



NOS VICINAUX



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

SOMMAIRE

	Page
Les services d'autobus urbains d'Arlon	3
Mol. - Une ligne à quatre rails qui fait ses 1.000 tonnes par jour	5
D'où viennent les initiales HL qui désignent la machine à vapeur	6
Discours de fin d'année de M. Hoens, Directeur Général, à l'Administration Centrale	9
Résultats du grand concours de sécurité 1962	13
De Turnhout à Mol, cité nucléaire	15



NOTRE PHOTO DE PREMIERE PAGE

Entre Marloie et La Roche, la route traverse des plateaux exposés à tous les vents. A certains croisements, durant le mois de janvier, les Ponts et Chaussées durent frayer un passage à nos véhicules.

Les Vicinaux et l'hiver

Nous avons connu, cette année, un hiver précoce qui fut plus long et plus rude que ceux de 1942 et de 1956. Maintes fois, à la radio, nous avons entendu citer des températures rarement atteintes dans nos régions réputées tempérées, et la télévision nous a montré des coins de notre pays particulièrement pittoresques sous la neige. Mais ce dont on n'a guère parlé, c'est du courage quotidien dont a fait preuve le personnel des Vicinaux pour assurer, le mieux possible, les services prévus aux horaires, malgré le verglas, les avaries du matériel et les maladies provoquées par le froid.

Nous avons pu suivre les efforts déployés par une poignée d'agents pour maintenir en service une certaine ligne électrique et, d'autre part, nous avons interviewé un chef de dépôt d'autobus d'une région particulièrement exposée.

Il serait oiseux d'opposer le « tram » à l'autobus; les deux modes de transport ont souffert de ce froid excessif et inhabituel, tout en ne réagissant pas de la même façon. Assurément, le chef responsable d'une ligne électrique dispose, le plus souvent, d'une équipe de piocheurs qu'il peut envoyer aux endroits névralgiques; mais nous avons pu voir comment un aiguillage bien graissé et proprement dégagé peut, à la suite d'une saute de vent, être couvert de neige en moins de cinq minutes, une neige qui, chassée en force, se tasse, durcit, forme carapace et bloque l'aiguille irrémédiablement. Le même jour, samedi 19 janvier, un tram chasse-neige dérailla, aux petites heures du matin, dans un endroit que la Commission des Monuments et des Sites tient à maintenir spécialement à découvert, il s'agit du champ de bataille de Waterloo! Par un vent qui vous coupait le souffle et vous engourdissait, une équipe des VT de Cureghem, qui ne manquait cependant pas de travail dans la capitale, réussit, après plusieurs heures d'efforts, à remettre le véhicule sur rail. Mais pendant ce temps-là, la neige recouvrait complètement la voie vers Wavre qui fut coupée jusqu'au lendemain.

Dans un dépôt d'autobus, c'est surtout la nuit, dans la fosse d'entretien, que se joue la partie la plus importante. Certes, la conduite d'un autobus sur des routes enneigées n'est pas un jeu d'enfant, mais il faut bien se dire que si, à 5 h. du matin, le gasoil gèle dans le tuyau d'amenée au moteur et forme une calotte de parafine autour du filtre, si les batteries se révèlent insuffisantes, si les appareils de commande du frein se givrent et deviennent inopérants, alors les conducteurs n'auraient d'autre ressource que d'aller fumer une cigarette dans la salle de garde, en attendant les effets du thermobloc poussé au maximum. Le plus souvent, à cette heure-là, le garage résonne du ronronnement des moteurs qui tournent sans secousse; le chef a les yeux pleins de larmes, mais c'est à cause des fumées d'échappement qui restent dans le local parce qu'on hésite à ouvrir les vasisas d'aération à cause du froid! Certains jours les conducteurs arrivent en retard et déclarent que toute la région est verglacée. Alors le chef, qui vit sur les nerfs, s'appête à répondre à vingt coups de téléphone, il songe à demander un camion de sel et de sable aux Ponts et Chaussées, et à envoyer un chauffeur de confiance avec son auto personnelle pour conduire à la gare quatre anciens abonnés.

Oui, la vie d'un dépôt éloigné, sous la neige, c'était à peu près partout pareil.

En 1963, tout comme en 1956, la machine a connu quelques défaillances, mais par contre, l'esprit d'équipe et le sens du devoir professionnel des agents des Vicinaux ont permis, dans la majorité des cas, de servir utilement le public.

Les services d'autobus urbains d'ARLON

LA mode, très sympathique d'ailleurs, du « couplage » des villes a beaucoup d'adeptes dans notre pays.

Nous avons toutefois été quelque peu intrigués en apprenant récemment le jumelage d'Arlon, la plus ancienne ville de Belgique (1) avec ... le Centre Rogier, le plus haut building de Bruxelles, érigé sur le territoire de la commune de Saint-Josse-ten-Noode, et qui abrite, dans ses 30 étages, 13.722 habitants soit exactement la population du chef-lieu de la province de Luxembourg. Comme depuis le 18-4-62, la S.N.C.V. a mis à la disposition des Arlonnais des services d'autobus urbains, nous avons décidé d'aller voir cela de plus près.

Partis le 28 décembre dernier, nous fûmes assez surpris de constater qu'à Arlon, ce jour là, il n'y avait pas de neige du tout. Par contre le soleil ne réchauffait guère l'atmosphère sibérienne ni le dépôt vicinal de Sainte-Croix, situé à la sortie d'Arlon.

En retournant à pied vers le centre, nous pûmes constater qu'Arlon est situé sur une colline et que les habitants de la périphérie, d'où qu'ils viennent, ont toujours une petite grimpe à faire pour atteindre la place Léopold. Sur cette butte s'élève l'église St-Donat d'où l'on peut admirer un panorama splendide sur quatre pays.

Présence des Vicinaux.

C'est M. Toul, chef de mouvement, qui dirige le dépôt-garage d'Arlon auquel nous avons déjà consacré un article dans le N° 50 de mai 1954.

Si les lieux n'ont guère changé, l'équipe arlonnaise a été rajeunie, car depuis lors de nouvelles lignes d'autobus ont été mises en exploitation dans la région. Rappelons en outre qu'Arlon est relié à Bastogne et à Liège par la plus longue ligne d'autobus vicinale Athus-Arlon-Liège (145 km), exploitée par un particulier. Le voyage Liège-Arlon (129 km) s'effectue en trois heures et nous vous en présenterons des images, cette année, dans « Nos Vicinaux ».

En ce qui concerne les services urbains, la S.N.C.V. a commencé par un service pour écoliers circulant le matin et le soir, ce qui n'offrait pas de difficultés.

Par contre, tracer un itinéraire dans une petite ville en desservant les agglomérations anciennes et les nouvelles cités qui ont proliféré aux quatre points cardinaux, était moins facile. La direction de Namur a apporté une solution qui semble avoir contenté tout le monde.

Le même véhicule effectue quatre voyages différents successifs au cours d'une heure environ. Par exemple, à 7 h. 50, le bus urbain part de la Grand-Place et 7 minutes plus tard il arrive à Frassem (quartier sud), un joli coin d'où l'on jouit d'une belle vue sur les environs. On revient en ville pour



La place Léopold, à Arlon, a été créée en 1840. Elle forme un ensemble agréable avec son quadrilatère entouré notamment de l'Hôtel du Gouverneur de la Province (à gauche) et du Palais de Justice que l'on voit très bien au fond.



Le conducteur Poncelet, attaché au dépôt de Florenville, mais qui fait souvent des remplacements à Arlon, ne semble pas affecté par le froid : il y avait moins douze degrés à l'extérieur.

repartir à 8 h. 06 et l'on arrive à l'Ecole Normale à 8 h. 12. Retour au centre d'Arlon, d'où l'on part à 9 h. pour le lieu dit Château Weyler où ont été érigées de nombreuses nouvelles constructions et où doit s'établir une fabrique de confection textile qui, selon les promesses, doit assurer du travail à 400 personnes.

Retour à Arlon-Centre d'où l'on repart à 9 h. 19 pour Bonnert, au lieu-dit Bellevue. Les départs vont ainsi se succéder à la même cadence presque toute la journée, avec une interruption à midi.

Plusieurs usagers nous ont dit qu'ils attendaient ces services depuis longtemps. Aussi, le fait qu'un vendredi à une heure particulièrement creuse, de 10 h. à midi, par un froid intense, il y ait eu 7 à 8 personnes par voyage, nous a paru encourageant. Bien entendu, le jeudi, jour du marché, le bus ne désemplit pas.

Nous ne cacherons pas que la recette kilométrique est faible, mais n'en est-il pas souvent ainsi lors des premiers essais du genre ?

Certaines variantes devront être modifiées et quelques arrêts déplacés ou ajoutés; mais étant donné que chaque trajet ne prend que 8 à 12 minutes, on a pu desservir quatre points opposés en repartant chaque fois de la Grand' Place, et ainsi les riverains de ces lignes savent que, dans chaque direction, ils disposent d'un départ toutes les heures. Certes, on peut difficilement parler d'une « fréquence », mais cela arrange les ménagères qui disposent d'une heure ou deux pour faire leurs courses, et elles apprécient l'avantage de ne plus devoir consacrer près d'une heure à revenir à pied chargées de paquets, sous le soleil ou la pluie, car ne l'oublions pas, les habitants de la périphérie d'Arlon ne disposaient d'aucun moyen de transport en commun.

(1) Les villes de Tournai et de Tongres revendiquent également le titre de

plus ancienne ville de Belgique. Pour Tongres on est certain d'une chose, elle doit son origine au camp d'Attuatuca, établi dans l'Eburonie par Sabinus et Cotta, lieutenants de Jules César.

Si la date de la fondation d'Arlon par les Celtes est inconnue, on peut toutefois affirmer que cette localité existait *avant* l'ère chrétienne. Elle faisait partie du pays des Trévires qui avaient Trèves comme cité maîtresse.

Situé à l'intersection de la voie impériale de Reims à Trèves et de la route secondaire de Metz à Tongres, le vicus d'Arlon devint très tôt un centre politique, religieux et économique relativement important. Au début du IV^e siècle, le « vicus » fut transformé en « castrum », c'est-à-dire qu'on entoura la colline d'une muraille de forme ovale contournant les hauteurs de St-Donat. On pense qu'au sommet de cette butte se dressait un fortin qui formait le noyau de la forteresse, mais ce n'est là qu'une hypothèse qu'aucune découverte archéologique n'a, jusqu'à présent, confirmée.

Par sa situation de ville frontière, Arlon a été saccagée, démantelée maintes fois et, en 1785, un incendie la détruisit de fond en comble. Aujourd'hui, Arlon est une ville charmante où il fait bon vivre mais pour que ses enfants puissent y rester, il lui faudrait deux ou trois industries de transformation.

DU METRO AU BUS EN ESCALIER ROULANT

Un nouveau tronçon de métro de six kilomètres a été inauguré à Hambourg, et quinze autres kilomètres sont actuellement en construction. Le nouveau trajet qui vient d'être achevé après sept ans de travaux servira de modèle pour les réalisations futures.

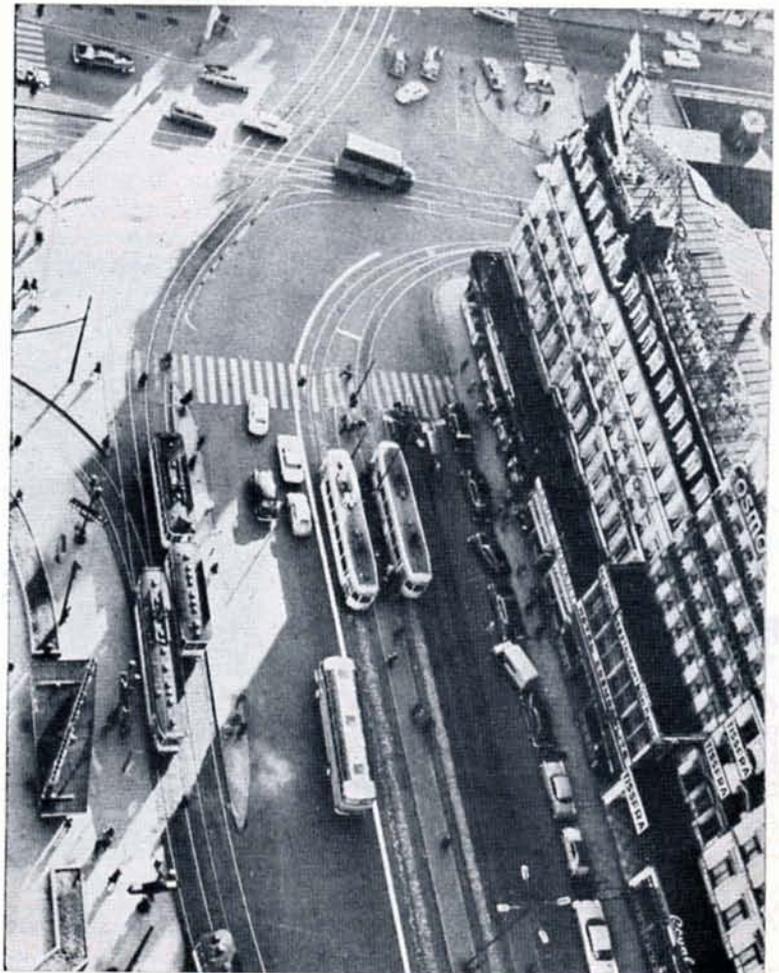
La cité et les alentours immédiats du centre de la ville seront équipés d'un réseau très dense.

Aux points d'intersection et aux stations terminus il sera possible de passer du métro aux autobus qui desserviront les quartiers plus éloignés. **C'est ainsi que dans la banlieue de Wandsbek a été inaugurée la plus importante et la plus moderne gare d'autobus d'Europe en même temps que la ligne de métro.** Les voyageurs du métro atteignent la gare des autobus au moyen de tunnels et d'escaliers roulants.

A Bruxelles, du haut du Centre Rogier (couplé à Arlon), on peut suivre les départs des trams vicinaux

Cette vue, que l'on peut qualifier de plongeante a été prise du 29^{me} étage du Centre International Rogier. Ce bâtiment de 30 étages comporte 25.000 m² de bureaux, 155 appartements, 85 magasins, parking pour 1.000 voitures, 2 salles de théâtre, 3 salles d'exposition, banque, polyclinique, pharmacie, station-service, restaurants, services administratifs (sténodactylos, traductions, photocopies, etc.) et une gare d'autobus d'où 7 lignes vicinales prennent le départ.

On distingue, à droite, deux motrices N aux quais d'embarquement des trams vicinaux, à la place Rogier. Sur la chaussée centrale, on remarque un autocar de tourisme et à gauche les voies de la STIB, l'une menant vers le centre de la ville, l'autre vers la gare du Nord toute proche.



Une ligne à quatre rails qui fait ses 1.000 tonnes par jour

Trois lignes ferrées vicinales comportant 4 rails sont encore exploitées, à savoir :

Mol (N.M.B.S.) - Mol (Donk)	3 km 987
Voies de raccordement à Baudour	4 km 820
Neufvilles (S.N.C.B.) - Carrières	4 km 321
Soit :	13 km 128

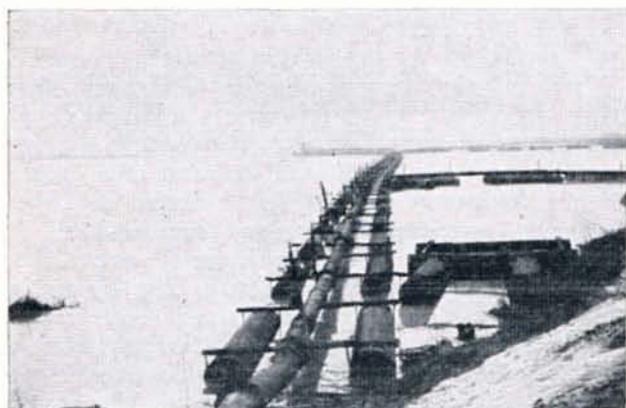
La ligne de Mol est assurément la seule qui connaisse encore un trafic journalier continu; nous avons consacré un article à cette exploitation dans le n° 63 de Nos Vicinaux de juillet-août 1956.

Nous sommes retournés à Mol récemment et nous avons appris de

M. Jaspers, le chef de la station vicinale, qui si la quantité de sable exportée par chemin de fer a quelque peu diminué, nous avons toujours besoin des quatre autorails, les A.R.T. 40, 41, 50 et 69 pour tracter 40 à 50 wagons par jour, ce qui représente en moyenne 1.000 tonnes quotidiennement. Ce transport occupe six hommes en permanence : deux conducteurs d'autorail, deux chefs-trains et deux manoeuvres.

Les chefs-trains ont beaucoup de documents à remplir; il faut inscrire les n° de wagons venant du grand chemin de fer dans un registre à l'entrée, tandis que chaque raccordement exige également sa liste de wagons déposés et repris, ceci afin de permettre un contrôle et de pou-

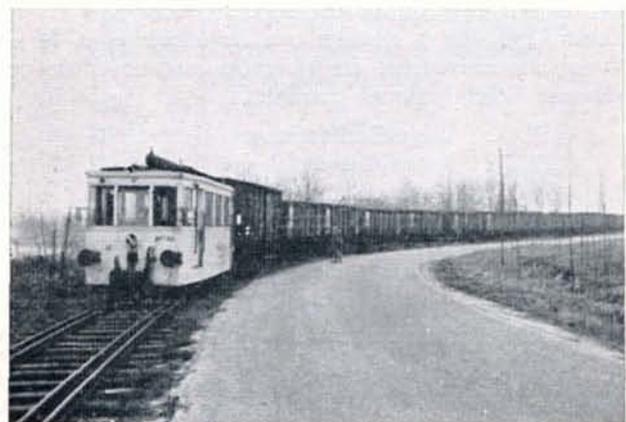
voir vérifier les éventuels frais de chômage réclamés par la S.N.C.B. Ajoutons que chaque bâche de protection est numérotée et qu'il faut tenir attachement des cordes spéciales destinées à maintenir ces bâches aux wagons. Il leur faut encore établir les lettres de voitures et trier les wagons suivant les demandes. Deux sociétés se partagent actuellement l'extraction et le meulage de ce sable blanc réputé dans le monde entier. Grâce à la présence de ce sable, une grande fabrique de verre s'est installée à Mol en 1923; il s'agit des usines Glaver qui occupent 2.000 personnes et exportent 80 % de leur production; d'autre part, une usine de gobeletterie fabrique actuellement 25 millions de bouteilles de toutes couleurs et de toutes formes par an.



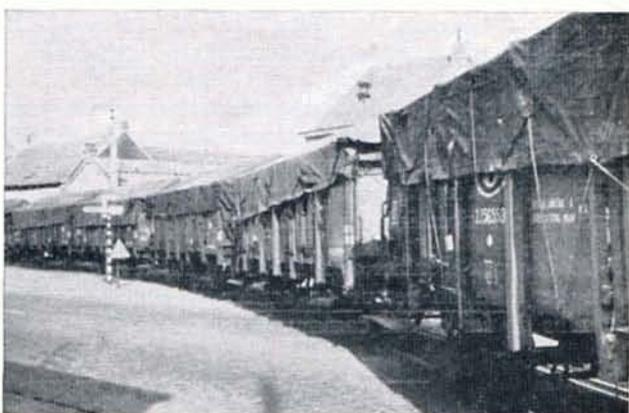
Une installation de pompage est installée sur une allège que l'on aperçoit, au loin, au milieu de l'immense pièce d'eau; la conduite d'aspiration, supportée par des flotteurs, amène le sable mélangé d'eau vers les bassins de décantation.



L'eau mêlée de sable a déjà subi plusieurs filtrages avant d'arriver dans un des vastes bassins de décantation. Plus tard, cette purée de sable blanc sera extraite et envoyée dans des silos de séchage qui contiennent ainsi chacun des sables de qualité différente.



L'ART 40 tirant une vingtaine de wagons vides arrive à Mol-Donk. On remarque les voies à quatre rails.



Les grands wagons de la S.N.C.B., tractionnés par un autorail vicinal et contenant du sable pour verrerie arrivent en gare de Mol soigneusement bâchés.

D'où viennent les initiales

HL

qui désignent la machine à vapeur?

Le bureau administratif de la Direction Technique à l'Administration centrale possède quelques vieux registres aux pages écornées et jaunies et aux inscriptions manuscrites.

Depuis 1884 on y inscrit la liste, aujourd'hui close, du matériel roulant ferré mis en service par la Société Nationale.

C'est ainsi que dans le « livre des locomotives classées par tonnage » on retrouve le numéro de la locomotive, le nom du constructeur et la date de fourniture.

On n'y trouve cependant aucune trace d'abréviation du mot locomotive et c'est uniquement dans la correspondance inter-service et surtout avec les groupes d'exploitation que l'on utilise depuis des années, disons même depuis les débuts de notre société, des abréviations comme HL pour locomotive, HF pour wagon fermé, etc... Dans « Nos Vicinaux » d'autre part, nous employons ces initiales depuis 1946 pour désigner ces différents véhicules sur rail.

L'an dernier, quelqu'un demanda à la rédaction de nos vicinaux l'origine et la signification de l'abréviation HL. Nous fûmes assez vexés de ne pouvoir répondre et surtout de ne pas nous être posé la question plus tôt.

Quelques mois passèrent et finalement nous renoncâmes à élucider ce mystère, car tous les anciens, susceptibles de nous renseigner, étaient morts ou pensionnés depuis trop longtemps.

Or, le 4 novembre 1962, les Amis du Musée du Tram organisaient un voyage en Hollande, sur la ligne d'autorail Rotterdam-Hellevoetsluis. Pendant le retour, notre collègue M. Hausman, Inspecteur technique à Cureghem, posa la même question à quelques amis des chemins de fer et, tout-à-coup, un des participants, dont les activités professionnelles sont bancaires, se lança dans une éblouissante improvisation et nous démontra, exemples à l'appui, qu'il s'agissait d'abréviations utilisées par l'Administration des Télégraphes depuis la création des chemins de fer dans le but de faciliter l'appel des bureaux par relation « Morse » et également en vue d'écourter la longueur des textes des télégrammes de service.

Le ton de l'argumentation était tellement convaincant que, dès le lendemain, nous prîmes contact avec la Régie des Télégraphes et Téléphones et nous avons pu ainsi compléter les informations données par cet amateur, historien des chemins de fer à ses heures.

Mais avant d'entrer dans le vif du sujet, il est nécessaire de faire un retour en arrière dans l'histoire des chemins de fer et des communications.

— 23 DECEMBRE 1845 —

Dix ans après l'inauguration du premier chemin de fer du continent, de Bruxelles à Malines, une firme anglaise sollicita l'autorisation d'établir à l'usage du public des télégraphes électriques sur quelques lignes de chemin de fer de l'Etat belge; le 23 décembre 1845 un arrêté royal lui accorda une concession pour l'établissement d'une ligne télégraphique de 44 km le long du chemin de fer Bruxelles - Anvers. L'appareil utilisé était du type Wheatstone à 2 aiguilles et 2 manipulateurs à poignée, reliés chacun au galvanomètre du poste de réception par un fil distinct avec retour par la terre.

Les résultats financiers furent peu brillants et les concessionnaires furent heureux de rétrocéder leur ligne au Gouvernement.

Or, à cette époque, Télégraphes et Chemins de Fer faisaient partie de la même administration; les bureaux télégraphiques se trouvaient dans les gares et, dès 1852, les employés des stations de chemins de fer devaient connaître le « Morse ».

C'est en effet à ce moment que l'appareil, inventé en 1846, par l'américain Samuel Morse fut introduit en Belgique, avant tout autre pays du continent.

Ainsi donc il y a 110 ans, lorsqu'un train quittait Liège à destination de Bruxelles, le bureau de Liège - Guillemins avertissait directement Bruxelles - Nord du numéro du train, de l'heure de départ et surtout de la composition du train; ensuite depuis Liège, toutes les gares intermédiaires étaient avisées l'une après l'autre; les trains étaient suivis, arrêtés ou détournés grâce au télégraphe. Pour communiquer tous ces divers renseignements il fallait disposer d'une sorte de dictionnaire d'abréviations faciles à retenir.

Les premières abréviations d'appellation des bureaux télégraphiques qui s'identifiaient avec les gares du réseau de l'Etat, sont toutes précédées de la lettre F (F = Fer).

Nous avons pu prendre connaissance d'un livre des abréviations de l'Administration des Télégraphes datant d'août 1894. On y constate que les lettres F, L, M et N ont successivement été réservées aux noms de ces bureaux. Voici quelques exemples :

FL : Liège-Guillemins.
FLV : Louvain.
FM : Malines.
FN : Anvers (Central).
FR : Bruges.
FMS : Mons.
FTY : Tournai (ancienne orthographe Tournay).
FT : Termonde.

— — — — — STOP — — — — —

— — — — — STOP — — — — —

Les gares dépendant de l'ancienne Grande Compagnie du Luxembourg avaient reçu la lettre L.

- LX : Bruxelles (Q.L.).
- LT : Ottignies.
- LC : Ciney.

Celles dépendant du Grand Central belge débutaient par G.

Citons encore MTB : Etterbeek - NDT : Dinant.

Les abréviations des bureaux télégraphiques des cantons d'Eupen-Malmedy avaient toutes R comme première lettre.

Ces abréviations sont encore toujours utilisées aujourd'hui.

En principe, pour les stations on a choisi une ou deux lettres rarement trois, lorsqu'il a fallu différencier ultérieurement plusieurs gares dans la même ville :

FNZG : Anvers Zurenborg - FGSP : Gand St Pierre.

En consultant cette liste, suivant l'ordre alphabétique, on remarque que la lettre D signifie « Télégramme privé urgent » et que toutes les combinaisons avec D traitent des communications proprement dites.

Après la lettre G, où nous trouvons GTP = Administration Générale des Postes, nous arrivons à la lettre H et nous remarquons un « nota bene », en caractères minuscules, que nous allons reproduire, au contraire, en grandes lettres, car il apporte la solution tant cherchée :

N.B. - A L'EXCEPTION DE LA PREMIERE, LES ABREVIATIONS COMMENÇANT PAR LA LETTRE H S'APPLIQUENT AUX DIVERS TYPES DE VEHI- CULES, AUX TRAINS, ETC... DES CHEMINS DE FER.

Et en effet, nous trouvons d'abord :

- H : Heure
et ensuite, sans autre transition ni explication :
- HB : Wagon pour bages.
- HBH : Bâche.
- HC : Voiture à voyageurs de 2^{me} classe.
- HCF : Wagon à chicorée.
- HCL : Wagon à coke.
- HD : Voiture à voyageurs 1^{re} classe.
- HDR : Feuille de route.
- HDS : Feuille de service.
- HF : Wagon fermé pour marchandises.
- HFG : Wagon fermé grande dimension.
- HG : Wagon chargé ou à décharger.
- HH : Wagon pour houille.
- HK : Train.
- HKC : Train de cendres.
- HKF : Train facultatif.
- HKM : Train de marchandises.
- HKN : Train de nuit.
- HKP : Prochain train.
- HKR : Train royal.
- HKS : Train spécial.
- HKT : Train de troupes.
- HKV : Train de voyageurs.
- HKX : Train express.
- HKY : Premier train.
- HKZ : Dernier train.
- HL : Locomotive.
- HLR : Locomotive de réserve.

- HM : Tapissière pour meubles.
- HMX : Voiture mixte.
- HN : Wagon ou voiture vide.
- HP : Wagon plat.
- HPT : Wagon pour transport de plaques tournantes.
- HQ : Truck ouvert.
- HQE : Truck fermé.
- HR : Wagon en partance.
- HS : Wagon de secours.
- HT : Tender.
- HV : Voiture à voyageurs de 3^{me} classe.
- HW : Wagon à laine et coton.
- HX : Boxe pour chevaux.
- HY : Wagon pour chevaux et bestiaux.

Remarquons qu'il n'y a jamais de point entre les lettres.

Nous pouvons voir ainsi que l'abréviation HH que nous employons dans le sens de wagons haussesets se disait à l'époque : wagons pour houilles.

Grâce à l'amabilité de M. Laurent, responsable du bulletin du Cercle Royal des T.T., nous avons pu disposer de la photocopie d'une note de la Direction de l'exploitation télégraphique, datée du 20 juin 1914 (nous étions à six semaines de la guerre 14-18) et destinée à proposer une refonte qui n'a jamais eu lieu.

On y lit :

« Qu'à cause de l'extension croissante du télégraphe, les lettres initiales admises pour distinguer les diverses catégories de bureaux n'ont pas, en général, conservé leur signification première. »

L'auteur de la note constate « que ces abréviations constituent en quelque sorte un moyen de correspondre, disons même un langage spécial, utilisé non seulement par les agents des Télégraphes, mais aussi par les agents des chemins de fer et des Postes, au point », conclut le fonctionnaire rapporteur, « que ce langage que nous avons créé, ne nous appartient plus en propre tant il est constamment employé dans d'autres services ».

★

Ainsi donc on peut dire que depuis l'origine de la S.N.C.V. en 1884, on a utilisé, pour désigner notre matériel roulant, des abréviations de l'administration des Télégraphes s'appliquant au matériel du grand chemin de fer. Le mot de la fin, c'est probablement ce haut fonctionnaire des T.T. que nous étions allés interroger, qui l'a prononcé devant nous !

Comme il voulait nous montrer la dernière édition du recueil des abréviations, qui est en quelque sorte le bréviaire du bon télégraphiste, il téléphona à un subordonné : « Apportez-moi la dernière édition de ... notre Pitje Snot ! » Puis, en souriant, il nous expliqua que ce recueil s'était toujours appelé ainsi, tout au moins à Bruxelles.

Il ne serait pas étonnant que dans cette administration centenaire, personne ne sache plus qui ou pourquoi on a baptisé ainsi ce recueil !

Nous remercions ici M. HENNEQUIN, membre de l'Amutra, M. PEETERS, Directeur, et M. DEJAEGHER, fonctionnaire aux T.T., et M. LAURENT, rédacteur de la revue du Cercle des T.T., pour leur aimable collaboration.

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

NAISSANCES

ADMINISTRATION CENTRALE

Jan-Maria chez M. BRIGOU J. (Alseberg).

BRABANT

Marleen chez M. SLACHMUYLDER Marcel (Wemmel).
Corine chez M. DUYM Willy (Feluy).
Etienne chez M. DE VOS Jozef (Lede).
Françoise chez M. GRADE Paul (Dion-le-Mont).
Pascale chez M. KNAEPEN Lodewijk (Dongelberg).
Koen chez M. JANSSENS Jaak (Strombeek-Bever).
Ghislain chez M. NEUKERMANS Marcel (Gooik).
Joëlle chez M. MATTENS Pierre (Dilbeek).
Rita chez M. DE MEY Jozef (Teralfene).
Rudy chez M. VAN LINT Florent (Grimbergen).
Gert chez M. GEEROMS Jozef (Asse).
Martine chez M. TONDEUR Oscar (Herne).
Rudy chez M. BORREMANS René (Leerbeek).
Christiaan chez M. LIMBOURG Jozef (St-Pieters Leeuw).
Luc chez M. DE MARIE Albert (Asse).
Sylvianne chez M. WIART René (Sauvenière).
Jacques chez M. ERNALSTEEN Arthur (Arquennes).
Philippe chez M. JUWET Jozef (St-Kwintens Lennik).
Dominique chez M. KELLNER Arthur (Cortil-Noirmont).
Noël chez M. HAUMONT Jean (Walhain St-Paul).
Luc chez M. VAN DEN EEDE G. (Ramsdonk).
Jacqueline chez M. DE BRUYCKER Joris (Lasne).

HAINAUT

Guy chez M. BAR Georges (Dour).
Bernadette chez M. VANDERBECK V. (Waudrez-l.-Binche).
Brigitte chez M. GOSSART Willy (Wasmuël).
Didier chez M. VAN WALLENDael Albert (Jumet).
Philippe chez M. HELSEN Ludovic (Lodelinsart).
Dominique chez M. LONGFELS J. (Houdeng-Aimeries).
Béatrice chez M. BARBIEUX Robert (La Louvière).
Stéphane chez M. GLINEUR Jacques (Pâturages).
Etienne chez M. LEMAIRE Léon (Charleroi).
Jean-Noël chez M. WISEUR Adelson (Chièvres).
Patrick chez M. SCHWEININGER Georges (Jamioulx).
Pierre chez M. BOUCHEZ Arthur (Dour).
Philippe chez M. DUTRIEUX Jules (Anderlues).
Daniel chez M. NIEMEGERTS Laurent (Jumet).
Michel chez M. GENICOT Michel (Anderlues).

LIEGE

Henri chez M. BOLLEN Jean (Horpmaal).
Alain chez M. FRAINEUX Hubert (Bassenge).
Philippe chez M. HOUGARDY Georges (Ocquier).
Nicole chez M. HENDRICK Laurent (Bellaire).
Arlette et Patricia chez M. KUPPENS Armand (Bressoux).
Monique chez M. WINTGENS Charles (Welkenraedt).

NAMUR - LUXEMBOURG

Patricia chez M. MATHIEU Alzir (St-Hubert).
Jocelyne chez M. ARNOULD Raymond (St-Aubin).
Dominique chez M. WILKIN Albert (Chiny).

FLANDRE ORIENTALE

Daisy chez M. DE BUCK Achilles (Assenede).

FLANDRE OCCIDENTALE

Annemieke chez M. ALLARY Dirk (Knokke).
An chez M. ROSE Romain (Menen).
Erwina chez M. HEUSEQUIN Georges (Oostende).
Kathleen chez M. DE VRIENDT Willy (De Panne).

LIMBOURG

Linda chez M. SMEYERS Hugo (Hasselt).
Peter chez M. VANDERSMISSEN Raymond (Hasselt).
Willem chez M. MARTENS Julien (St-Truiden).
Ronny chez M. DEFERM Martin (Kuringen).
Benny chez M. DUPONT Pierre (Hasselt).
Maryse chez M. RAMAEKERS Marcel (Hasselt).

ANVERS

Fabienne chez M. SMETS Jozef (Brasschaat).

Hilde chez M. VAN DER SCHOOT Jozef (Vlimmeren).
Carina chez M. WUYTS Ludovic (Tremelo).
Carina chez M. VERHOEVEN Leonard (Vosselaar).
Peter chez M. WILMSEN Hugo (Welchelderzande).
Jan chez M. MATTHE Jan (Merksem).
Lutgarde chez M. BOSMAN Lucien (Wilrijk).
Marina chez M. VERVOORT Gerard (Brasschaat).
Greta chez M. VERSCHUEREN Joannes (Ravels).
Sonja chez M. LAMBREGTS Frans (Wortel).
Sonja chez M. TERWEDUWE Hendrik (Begijnendijk).
Vera chez M. FIERENS Petrus (Zandhoven).
Rita chez M. VAN EYNDE Jozef (Beerzel).
Chantal chez M. VAN GORP Stan (Lichtaart).
Patrick chez M. REYFENS Frans (Zandhoven).

MARIAGES

BRABANT

M. SMEESTERS Julien a épousé Mlle MORNHINWEG H.

HAINAUT

M. CORNIL Jean a épousé Mlle CLIPPE Georgette.
M. LEMBRY Emile a épousé Mlle BAZIN Mireille.

NAMUR - LUXEMBOURG

M. GELAY Jean-Claude a épousé Mlle SCAILLET M.-R.
M. MASSART Auguste a épousé Mlle RABEUX Renée.
M. SILIEN Louis a épousé Mlle BRASSEUR Daisy.

FLANDRE ORIENTALE

M. VAN RAEMDONCK G. a épousé Mlle DE CLERCQ S.

ANVERS

M. BROECKX Jozef a épousé Mlle VERNELEN M.-J.

AGENTS DES GROUPES MIS A LA PENSION

Mois de novembre-décembre 1962	Années de service	Groupe
VAN LAETHEM K., conducteur él.	46	Brabant
STALLAERT F., ouvrier qual.	41	»
DE GROEN A., chef piocheur	39	»
WELLEKENS R., ouvrier qual. 1 ^o cl.	35	»
DUFOUR H., manoeuvre	33	»
LABART A., receveur	45	Hainaut
MATHIAS H., serre-frein	41	»
DELBAUVE A., conducteur él.	38	»
VANSLAMBROUCK J., piocheur	37	»
SAINT-PAUL F., receveur	35	»
MAGOTTE F., ouvrier qual.	25	»
RINGLET F., commis 1 ^o cl.	49	Namur-Lux.
CLAUSE A., ouvrier qual.	24	»
STEENS M., machiniste	31	Liège
POISSEROUX J., ouvrier qual.	30	»
VENNEKENS G., conducteur él.	28	»
BIETS H., ouvrier qual. 1 ^o cl.	23	»
JACOBS J., machiniste	44	Anvers
VAN DEN BROECK J., ch. de st. 1 ^o cl.	42	»
VAN GINDEREN F., conducteur él.	42	»
HERMANS L., conducteur él.	39	»
ORIS J., conducteur él.	35	»
RAMPEN P., machiniste 1 ^o cl.	42	Limbourg
PANJAER G., piocheur	14	»
CRIJNS L., piocheur	17	»
VAN MIEGEM G., piocheur	42	Flandre-Or.
HAUTEKEETE R., chef-receveur	35	»
DE NEVE J., chef-receveur	34	»
COLPAERT K., serre-frein	31	»
WILLEPUT D., receveur	42	Flandre-Occ.
VANHAECKE A., conducteur A.B.	41	»
WYBO J., conducteur A.B.	38	»
PAUWELYN J., receveur	34	»
ALLIJNS K., ouvrier qual.	27	»

Fin d'année et remise de distinctions honorifiques

COMME de coutume, c'est le dernier jour de décembre que M. le Directeur Général a réuni le personnel, pour lui présenter ses vœux et procéder à la remise des distinctions honorifiques.

Après avoir souhaité à tout le monde une année heureuse et prospère, M. le Directeur Général se dit content de l'occasion qui lui est offerte de s'entretenir directement avec le personnel de la situation de la Société Nationale, telle qu'elle se présente pour l'année à venir.

Il désire profiter particulièrement de cette rencontre, pour répondre à des questions qui semblent préoccuper spécialement le personnel, et qui ont été portées à sa connaissance par une lettre émanant d'une organisation syndicale.

M. le Directeur Général lit alors un extrait de la lettre dont il s'agit, où le délégué syndical après s'être réjoui des remarquables résultats financiers du dernier exercice et ce, malgré les charges sociales accrues, se plaint qu'aucune initiative n'ait été prise en vue d'adapter les statuts de la S.N.C.V. à ceux des sociétés de tramways récemment créées, statuts qui prévoient un partage des bénéfices entre les membres de la société.

Le délégué regrette également qu'il n'y ait pas auprès de la direction générale une commission où les représentants des syndicats seraient admis et qui aurait la compétence d'un conseil d'entreprise, afin de créer, suivant le but du législateur, une meilleure collaboration entre la direction et les représentants des syndicats, d'autant plus, ajoute-t-il, que jusqu'à présent les points de vue du personnel ne parviennent pas au Conseil d'administration.

M. le Directeur Général répond à ces suggestions en rappelant ce qui est réellement le but de la Société Nationale.

« Ce but », dit-il, « n'est certes pas d'assurer avant tout les meilleures conditions de vie au plus grand nombre possible d'agents; car s'il en était réellement ainsi, la société n'aurait certainement pas atteint cet objectif. Qu'il suffise de rappeler que l'effectif a dû être réduit au cours de la dernière décennie de plus de 5.000 agents. Non, le but réel de la société c'est

d'assurer le transport du plus grand nombre de voyageurs avec le maximum de confort, aux tarifs les plus bas, tout en assurant bien entendu des conditions de vie les plus favorables à ceux qui prêtent leur concours à l'entreprise. »

« Or, chacun sait que tous les jours des centaines de voyageurs empruntant nos services doivent rester une demi-heure, voire une heure debout pour se rendre à leur travail et pratiquement autant pour en revenir. Il reste donc beaucoup à faire avant d'avoir satisfait pleinement au but principal qui nous a été assigné. »

« Quant aux bénéficiaires, là également il s'agit de bien s'entendre. Vous connaissez tous l'économie financière de la société et vous savez qu'il n'y a bénéfice que pour autant que le premier dividende soit assuré. Or, que constatons-nous? Que les annuités à payer par les pouvoirs publics en couverture des obligations émises à l'origine n'ont jamais été entièrement couvertes. »

« Je sais » ajoute M. le Directeur Général, « que quelques rares lignes ont accusé un second dividende, le seul qui pourrait donc éventuellement faire l'objet d'une répartition. Toutefois, sur la base prévue par la loi des tramways, il resterait tout au plus de quoi acheter un paquet de cigarettes à chacun. Il y a donc lieu d'être prudent avant de parler de répartition des bénéfices. »

En ce qui concerne la représentation du personnel au sein du Conseil d'administration, M. le Directeur Général se dit heureux de pouvoir annoncer au personnel que satisfaction va lui être donnée dans un proche avenir.

En effet, le Conseil d'administration et les autorités ministérielles ont décidé une modification des lois et statuts de la société et une représentation syndicale au sein du Conseil a été admise en principe.

M. le Directeur Général désire toutefois attirer immédiatement l'attention des candidats probables, sur le fait qu'un conseil d'administration n'est pas une commission paritaire et qu'ils devront apporter des solutions concrètes aux questions débattues. Il ne sera certes pas mauvais que ces représentants soient personnellement confrontés avec les problèmes que

pose la recherche de l'équilibre financier de la société.

« Rappelons simplement » dit-il, « que pour 1963 nous allons enregistrer par rapport à 1961, une augmentation des dépenses de personnel de l'ordre de 150 millions. Certaines de ces charges ayant pris cours au courant de 1962, leur application intégrale en 1963 cumulée avec les charges nouvelles porte l'augmentation totale à 80 millions pour l'année qui commence. De ce fait, toutes choses restant égales, le bénéfice normal sera absorbé et nous devrons trouver \pm 30 millions si nous voulons ne pas être en perte directe en fin d'exercice. »

« Vous voyez que le problème n'est pas simple, aussi attendons-nous avec intérêt toutes les suggestions utiles que les nouveaux administrateurs pourront formuler pour redresser la situation. D'ailleurs, pourquoi attendre que cette représentation soit officiellement consacrée. Rien n'empêche, dès maintenant, que ceux qui ont des idées constructives à ce sujet les fassent connaître. »

Il poursuit :

« Je m'en voudrais d'être trop pessimiste en ce dernier jour de l'an, mais pour conclure, il importe tout de même de mettre le personnel en garde contre ce qui pourrait survenir à notre société si elle s'engageait sur la pente facile mais dangereuse des subventions gouvernementales. »

« J'aime visiter les salles de vente. On y voit souvent, offertes aux amateurs, de belles collections réunies pendant plusieurs générations de père en fils. Mais un beau jour, les héritiers ne parviennent plus à s'entendre et l'on met tout en vente. C'est un assez triste spectacle. Chacun reçoit sa part, mais le patrimoine a disparu. »

« Evitons que chez nous aussi notre patrimoine soit un jour offert au plus offrant. Gardons le précieusement et mettons tout en œuvre afin de le maintenir. Dans ce but, travaillons tous ensemble avec la compréhension de ce qui est possible. »

« J'espère que nous nous retrouverons ici l'an prochain et que, grâce à l'effort de tous, nous pourrions envisager l'avenir avec confiance. »

M. le Directeur Général procède ensuite à la remise des décorations aux fonctionnaires et agents dont les noms suivent :

DISTINCTIONS DANS LES ORDRES NATIONAUX

COMMANDEUR DE L'ORDRE DE LEOPOLD II

VAN HUFFEL P., Ingénieur en Chef, Chef de service.

OFFICIER DE L'ORDRE DE LEOPOLD

LEGEIN E., Conseiller Juridique, Chef de service.

ROMAIN A., Inspecteur en Chef.
DE MOOR E., Inspecteur en Chef.

OFFICIER

DE L'ORDRE DE LA COURONNE

VALCKE A., Ingénieur en Chef, Chef de service.

CHEVALIER

DE L'ORDRE DE LA COURONNE

DUCK R., Inspecteur.

PALMES D'OR DE LA COURONNE

HERMAND V., Commis auxiliaire.

Décorations civiles

pour 25 années de service

MEDAILLE CIVIQUE DE 1^{re} CLASSE

KERREMANS B., Inspecteur principal;

CEYSENS L., Chef de Bureau; VAN LINT P., Chef de Bureau; BRUYERE R., Moniteur d'Organisation.

MEDAILLE CIVIQUE DE 2^{me} CLASSE
DENEULIN J., Conducteur d'auto.

A l'administration centrale

Le 2 janvier 1963, les agents de l'A. Cle ont eu l'agréable surprise de voir de nouveaux visages. En effet, ce jour-là ont débuté Milles A. Van de Voorde et A. Van Braeckel, dactylos, et Mme Vanloock, poinçonneuse. D'autre part, il nous faut noter le départ de Mlle Dufermont (Mécanographie) et rappeler l'entrée, en octobre dernier, de Mlle S. Steenhoudt (dact.). Signalons que le 1^{er} février, Mlle L. Asseau est venue compléter l'effectif de la dactylographie que rejoindra bientôt, nous l'espérons, Mme Ligny-Michiels. Nous formulons le même vœu de prompt rétablissement à M. Elie Laurent (Inspecteur principal F) qui a subi en décembre une intervention chirurgicale, à M. Vander Hulst (rédacteur E) qui a dû être ramené à son domicile et à M. De Leener (sous-chef contrôleur F), à qui le verglas laissera un amer souvenir.



De gauche à droite M. P. Van Lint, M. R. Duck, M. De Moor, M. B. Kerremans, M. P. Van Huffel, M. V. Hermand, M. L. Ceysens, M. R. Bruyère, M. J. Deneulin.

ACTES DE PROBITÉ

Le receveur DE SMET Petrus, du dépôt de Dilbeek, a trouvé dans le véhicule qu'il desservait, une sacoche contenant la somme de 2.420 F. Le sac fut immédiatement déposé au bureau où la propriétaire a pu le récupérer.

STASSIN Michel, chauffeur O.M.C. à Nivelles, a remis au bureau, le 26 décembre dernier, un portefeuille qu'il avait trouvé dans l'autobus et qui contenait, entre autres, une somme importante. Le portefeuille et son contenu ont pu être restitués au propriétaire le jour même.

L'agent VERSAEVEL Jacques, du dépôt de Grimbergen a trouvé dans son autobus un sac de dame contenant 5.000

francs. La propriétaire, tout heureuse de rentrer en possession de son bien, n'a pas manqué de féliciter notre agent et de le récompenser.

CAVILLOT Michel, à Namur, a trouvé et remis un sac de dame contenant 720 F et MARTINET Roger, à Florennes, a trouvé et remis un portefeuille contenant 620 F.

L'agent SLEYMER F., conducteur-autobus à Brochem, a trouvé et remis une sacoche contenant une somme de 5.700 F. Le voyageur, rentré en possession de son bien, a exprimé dans une lettre ses remerciements et son contentement.

Propos du contrôleur BOUDARD

BOUDARD : Conducteur, des voyageurs se sont plaints auprès de moi qu'à chaque arrêt, vous laissez la porte-arrière trop longtemps ouverte. C'est désagréable quand il fait froid.

RECEVEUR : S'il y a quelqu'un qui est en première loge, c'est moi.

B. : Sans doute, mais moi non plus je n'aime pas les courants d'air, surtout quand on peut les éviter.

R. : Mais vous avez bien vu que j'avais les mains pleines à manipuler mon « Almex » et à remettre la monnaie ?

B. : Il n'est pas difficile de prendre la peine de jeter un coup d'œil au rétroviseur intérieur et de fermer la porte dès que possible.

R. : Bon, j'y veillerai. Je dois vous dire que, pour ma part, j'ai eu chaud, si l'on peut dire, toute la matinée; je fais d'habitude les services urbains et voilà que, ce matin, le chef m'expédie sur une ligne interurbaine. Quand je suis en route, je m'aperçois que mon barème I avait disparu; je connais par cœur les petites distances, mais pour 15 ou 23 sections...

B. : Vous n'avez pas eu trop de voyageurs à longue distance ?

R. : Non heureusement.

B. : Je vais vous donner une méthode brevetée qui, en dehors du fait qu'elle est infallible, est facile à mémoriser et à appliquer. Cette formule **S'APPLIQUE AUX LIGNES SUR LESQUELLES LE BARÈME I EST D'APPLICATION**, c'est-à-dire sur la majorité des lignes; seules les lignes du Littoral et quelques lignes de Namur-Luxembourg, de Liège et du Brabant ont un autre tarif. Voilà : vous multipliez 0,875 fr par le nombre de sections parcourues, au total obtenu, vous ajoutez un franc, vous arrondissez un franc supérieur et c'est tout !

R. : Donnez-moi quelques exemples, vous m'intéressez.

B. : Douze sections : $0,875 \text{ fr} \times 12 = 10,50 \text{ fr plus } 1 \text{ fr} = 11,50 \text{ fr}$ arrondi à 12 fr. Quinze sections : $0,875 \text{ fr} \times 15 = 13,125 \text{ fr plus } 1 \text{ fr} = 14,125 \text{ fr}$ arrondi à 15 fr. Vingt-quatre sections : $0,875 \text{ fr} \times 24 = 21 \text{ fr}$ plus 1 fr = 22 fr, ici pas besoin d'arrondir. Toutefois, il faut tenir compte que le minimum de perception est fixé à 4 fr.

R. : C'est à retenir.

B. : Vous allez pouvoir stupéfier vos jeunes collègues.

R. : Oh ! vous savez, il faut plus que cela pour les étonner !

B. : C'est vrai, une génération qui a vu, à la T.V., la glace du Pôle Nord par en-dessous, Jayne Mansfield de profil, et la face arrière de la lune, ne s'étonne plus beaucoup de quoi que ce soit !

LA SAINT ELOI

LE CHAUFFAGE DES LOCAUX DE LA S.N.C.V. DURANT L'OFFENSIVE DE L'HIVER

Les grands froids qui ont sévi au cours du mois de janvier 1963 ont nécessité un surcroît de chauffage des multiples locaux appartenant à la Société Nationale et disséminés à travers le pays.

En effet, dans les bureaux et ateliers, le thermostat demandait aux générateurs d'air chaud de s'adapter aux déperditions excessives de chaleur afin de permettre aux ouvriers et aux employés de travailler dans de bonnes conditions. D'autre part, dans les garages et dépôts, il fallut protéger les véhicules du gel, afin d'assurer la bonne marche des services, ce qui a exigé l'allumage de nombreux braseros supplémentaires et un fonctionnement intensif des appareils ordinaires de chauffage.

Au cours du mois de janvier 1963, les quantités suivantes de carburant et de combustibles ont été utilisées pour le chauffage des installations fixes :

Gasoil : 140.466 l.
Fuel oil : 799.860 l.
Coke et charbons : 329.450 kg.

SECURITE

En 1962, l'atelier de Hasselt a participé au concours organisé entre les entreprises industrielles de la province du Limbourg par le Comité provincial de la Promotion du Travail. Cette année encore, l'atelier d'Hasselt a remporté un PRIX d'HONNEUR avec félicitations du jury auxquelles Nos Vicinaux joint les siennes.

LA FETE DE SAINT NICOLAS

Le dimanche 9 décembre, le cercle des agents de Destelbergen a organisé au Casino de Gand, en présence de 400 membres du personnel et de leur famille, la traditionnelle fête de Saint Nicolas à l'intention des enfants des agents du Groupe de la Flandre Orientale. Près de 150 enfants vinrent saluer St-Nicolas et emportèrent un beau cadeau après avoir assisté à un concert récréatif. Ajoutons qu'une grande tombola eut lieu comportant près de 170 prix parmi lesquels des transistors et deux enregistreurs.

De son côté, le cercle St-Christophe groupant les agents des dépôts de Bree - Genk - Maaseik a organisé le même jour à Neeroeteren pour la cinquième fois, sa fête de St-Nicolas. Cette année, des personnalités comme M. le Ministre des Communications Bertrand ainsi que M. Van Outgaerden, Directeur et M. Goverts, Ingénieur principal chef de service, avaient tenu à y assister. Après la réception des invités, on dégusta un excellent goûter et ensuite un clown fit rire toute l'assemblée. Ce fut ensuite au tour de Saint Nicolas de recueillir un succès considérable !

A notre connaissance, trois ateliers des Vicinaux ont fêté le patron des orfèvres et des ferronniers; il s'agit des ateliers d'Assebroek, d'Hasselt et de Bruxelles-Cureghem.

A Assebroek, le dîner a eu lieu, le soir, avec plus d'éclat que de coutume, car trois membres de l'effectif de l'atelier venaient de prendre leur pension; aussi furent-ils spécialement fêtés ainsi que leurs épouses.

A Hasselt, le dîner a revêtu un certain décorum car on venait d'annoncer le 1.500me jour sans accident. A cette occa-

sion, les épouses furent admises à ces agapes toujours très animées, au cours desquelles M. Van Outgaerden prit la parole.

A Cureghem, le dîner traditionnel a eu lieu au réfectoire comme chaque année. A midi, une fanfare composée d'éléments du bord vint accueillir M. Cuvelier, les ingénieurs et les chefs de service et les accompagna à travers les sections de l'atelier qui avaient reçu une décoration de circonstance.

Puis on se mit à table et chacun fit honneur au repas dans une ambiance joyeuse comme il est de coutume.



A Hasselt, la St-Eloi fut fêtée en même temps que les 1.500 jours sans accident.



Les agents récemment pensionnés de l'atelier d'Assebroek et leurs épouses furent fleuris par leurs collègues au cours du dîner de la St-Eloi.

REMISE DE DECORATIONS A LIEGE

C'est dans la grande salle de réunion du dépôt de Liège St-Gilles qu'a eu lieu, le dimanche 9 décembre 1962, la remise des décorations aux agents du Groupe.

Autour de M. Botton, Directeur, étaient réunis M. Henrard, Ingénieur en chef, et les chefs de service de Liège St-Gilles.

Dans son discours, M. Botton, après avoir rappelé le sens de la manifestation, remercia les agents et leurs épouses d'être venus si nombreux à cette cérémonie et exprima sa satisfaction de pouvoir remettre aux agents des distinctions octroyées par le Roi, en reconnaissance des services rendus au pays en accomplissant avec zèle leur tâche au sein de la Société Nationale.

Plusieurs décorations dans les ordres nationaux ont ainsi été accordées; de plus 47 agents ont mérité une décoration civique en 1961 et en 1962 et parmi eux 33 recevaient la breloque vicinale.

M. Botton brossa ensuite un tableau de la situation actuelle du groupe de Liège: nous voici arrivés, dit-il, au terme des grandes réformes de structure qu'il était indispensable de réaliser. Depuis la Noël 1961, les derniers trams ont disparu du groupe de Liège et le trafic des voyageurs est entièrement assuré par des autobus dont l'effectif se chiffre à 200 unités. Chaque matin, 180 de ces véhicules se mettent en branle pour acheminer travailleurs et écoliers vers les centres d'activité; chaque jour, ces autobus parcourent plus de 30.000 km.

M. Botton évoqua aussi la grandeur de notre profession et l'importance

qu'elle revêt dans l'économie d'un pays. Sans que vous vous en aperceviez, dit-il à ses agents, votre attitude et votre comportement impriment un rythme à vos concitoyens.

M. Botton évoqua encore le problème de l'encombrement des rues de nos villes, encombrement qui est la



M. Botton, Directeur, remet la croix civique de 2^{me} cl. à M. Digneffe, contrôleur.

cause du ralentissement des transports en commun principalement aux moments de la journée où les déplacements devraient être accélérés.

Après avoir signalé que les autorités se préoccupaient de ce problème, il émit le souhait que les solutions qui seront préconisées, répondent au véritable intérêt de la masse des usagers des transports en commun et soient rapidement appliquées.

M. Botton après avoir félicité les héros du jour de la part de M. André, Président du Conseil, et de M. Hoens, Directeur Général, adressa à chacun ses sentiments personnels d'amitié et de reconnaissance.

La remise des bijoux fut suivie d'une réunion intime au cours de laquelle un goûter fut offert aux participants qui restèrent longtemps à bavarder par petites tables.

M. Barbier, Secrétaire de la Centrale du Personnel des Tramways, Vicinaux et Autobus, se fit l'interprète de toute l'assistance pour remercier M. le Directeur de sa réception et des aimables paroles qu'il a adressées au personnel.

ORDRES NATIONAUX

Ordre de Léopold CHEVALIER

LEBRUN J., Inspecteur technique.

Ordre de la Couronne CHEVALIER

VANHAREN H., chef de service.
REUSEN G., chef de service.
BRASSINNE R., chef de service 2^o cl.
VAN PEVENAEGE L., chef de service 2^o cl.
LACROSSE L., chef de service 2^o cl.
PONCELET H., chef de mouvement 1^o cl.

PALMES D'OR

DIGNEFFE A., contrôleur.
BATAILLE L., contrôleur.
LIGNOUL J., contrôleur.

Ordre de Léopold II CHEVALIER

MALAISE L., commis de 1^o cl.
CARLENS P., chef de mouvement 2^o cl.
JOLY H., commis de 1^o cl.
SCHOEFS H., chef de dépôt 1^o cl.
BOUSMANNE J., commis de 1^o cl.



A la table de gauche, M. Groven, M. Digneffe, Mme et M. Werelds. A la table de droite, M. Thibeau. Debout, le délégué syndical M. Barbier.



A l'avant-plan, M. J. Defreine et A. Bruno. A la deuxième table M. et Mme Leburton, leur fille et leur gendre.

Agents comptant plus de 35 ans de service

CROIX CIVIQUE 2^{me} CLASSE

DIGNEFFE A., contrôleur; LEBURTON J., contrôleur; WEREELDS P., contrôleur.

MEDAILLE CIVIQUE 1^{re} CLASSE

MEHAIGNOUL F., conducteur autobus; EVANS J., chef piocheur; TIBO A., paveur; GADISSEUR A., receveur; LA-BOUREUR E., conducteur autobus; VAN-BROUANE A., machiniste; BRUNO A., conducteur; DEPOUHON F., conducteur; COX H., chef piocheur; DEFREINE J., conducteur; THYS G., chef piocheur; VANDEWEYER L., conducteur; DUMONT G., piocheur; GROVEN Edm., receveur; HOUBBEN G., piocheur; SCHOLTS H., receveur; VANDERHOEVEN J., ouvrier magasinier; VANDEPOEL L., receveur; DANIELS Alph., conducteur; HERBILLON L., receveur; MALDANER Fr., manœuvre; MAES Th., conducteur; PLUYMERS P., piocheur; DUPONT W., conducteur; BINET F., conducteur autobus; THYS P., ouvrier entretien; VANHEES Chr., piocheur; BOSMANS Fr., conducteur; LOUIS L., conducteur; VANSIEMPSSEN J., machiniste.

Agents comptant plus de 25 ans de service

MEDAILLE CIVIQUE 1^{re} CLASSE

GOFFIN L., SCHMITS Ed.

MEDAILLE CIVIQUE 2^{me} CLASSE

PALMANS L., BIETS H., CHAINEUX J., COLLARD P., VOS J., BLERET J., FALISE Ed., GREGOIRE N., THIBEAU H., DARIMONT R., BLISTAIN Ant., GOBLET Osc.

NECROLOGIE

Novembre - Décembre 1962

AGENTS

BRABANT

VAN DEN BREMT R. (ouvrier qualifié 1^{re} cl.), 37 ans.
VAN DEN STEEN D. (recev.), 59 ans.

PENSIONNES

BRABANT

PARIJS F., 61 ans.
DE PAUW J.B., 69 ans.
BONJEAN F., 66 ans.
THIELENS F., 77 ans.

HAINAUT

DENDAL O., 71 ans.
DEGOSSSELY L., 75 ans.
MATHY L., 64 ans.

NAMUR - LUXEMBOURG

DESSAMBRE D., 68 ans.
ROCHETTE Z., 83 ans.
LEMILLE Ch., 66 ans.
ROLLIN L., 72 ans.

LIEGE

SMETS W., 48 ans.
REMARCK G., 62 ans.

ANVERS

GEENS J., 68 ans.
DE BACKER F., 66 ans.
LIEVENS A., 81 ans.
VERELST A., 63 ans.
VAN DEN KIEBOOM J., 73 ans.

GRAND CONCOURS DE SECURITE

Le Grand Concours de Sécurité organisé par le Service Général de Sécurité et qui comprenait 2 épreuves éliminatoires et une épreuve finale, a connu un grand succès.

RESULTATS

Prix Nationaux

1^o HENRY Jacques, agent d'atelier à Charleroi.



De gauche à droite : M. J. Decloux et M. A. Delhaise (Gr. Namur-Lux.), M. Henry J. (Gr. du Hainaut) vainqueur de concours, M. J.B. D'Hondt et M. A. Anciaux (Gr. Namur-Lux.).

Après la 1^{re} épreuve éliminatoire, il restait encore 500 concurrents en compétition.

La 2^{me} épreuve éliminatoire, dont la réponse type était 21473-21-276, a permis de déterminer les lauréats des prix Groupes et les 5 lauréats des prix nationaux.

L'épreuve finale s'est déroulée à Bruxelles, le 31 janvier 1963, en présence d'un jury composé de MM. Mor-nard, Ingénieur en Chef, Follon, Ins-pecteur principal et Lebrun, Chef de Sécurité du Groupe de Liège, assistés comme témoins de MM. Benoy, Chef de Sécurité du Groupe d'Anvers et Plas, Adjoint au Chef de Sécurité du Groupe du Brabant.

Les 5 finalistes ont été soumis à un interrogatoire, compte tenu de la fonction exercée à la Société.

Le jury se trouva devant une tâche fort ardue pour départager les 5 concurrents. En effet, ceux-ci se défendirent fort brillamment et ce ne sont que les questions de détail qui permirent d'établir le classement.

Félicitations à tous ! !

2^o DECLOUX Joseph, agent d'atelier à Andenne.

3^o D'HONDT J.B., agent d'atelier à Andenne.

4^o DELHAISE André, agent d'atelier à Andenne.

5^o ANCIAUX Albert, conducteur A.B. à Andenne.

Prix Groupes

Anvers

1^o SWITSERS Henri

2^o JACOBS Alfons

Hainaut

1^o MARTIN Maurice

2^o VAN BINST Omer

3^o MOREAU Jules

Liège

1^o LIBIOULLE Albert

2^o MOREAS Jean

Namur

1^o WILMOTTE Marcel

2^o DUCROT Fernand

Flandre Occidentale

1^o STEEMAN Stephaan

2^o HANNE Urbain

En application du règlement, certains prix « Groupes » n'ont pu être attribués.

PELLIS P., 69 ans.

HUYSMANS L., 67 ans.

HENS F., 82 ans.

VAN WESEMAEL P., 71 ans.

VAN HOOFF L., 64 ans.

FLANDRE ORIENTALE

IJLEN F., 67 ans.

DEGEYTER Th., 67 ans.

WAEGBAERT O., 69 ans.

FLANDRE OCCIDENTALE

DEPREZ E., 73 ans.

CUVELIER J., 66 ans.

KETELS E., 86 ans.

REYNIERS A., 73 ans.

LES LONGUES CARRIERES



GOEMAN F.
Est entré en service le 15-11-1923. Il a terminé sa carrière comme receveur à Hamme.



LINDEKENS E.
Est entré en service le 1-9-1913 sur les lignes de la région liégeoise. Il a été pensionné comme conducteur électrique à Verlainne.



VAN LAETHEM K.
Est entré en service le 1-10-1913 comme piocheur à Leerbeek. Il a terminé sa carrière comme conducteur él. à Grimbergen.



MATHIAS H.
Est entré en service le 24-10-1921 sur les lignes vapeur du Brabant. Il a terminé sa carrière au dépôt de Chastre.



STALLAERT F.
Est entré en service comme ajusteur le 2-10-1917 à Grimbergen. Il a terminé sa carrière comme ouvrier qualifié.



LOISEAU L.
Est entré en service le 14-7-1922 comme receveur à Solre-sur-Sambre où il a passé la plus grande partie de sa carrière.



VAN SINA J.
Est entré en service le 1-11-1917 en qualité de commis. Au cours d'une carrière exemplaire, il devint chef de service important au Brabant.



OP DE BEECK V.
Est entré en service à Malines le 4-10-1919. Au moment de sa mise à la pension, il était receveur à Rumst.



SEMAILLE L.
Est entré en service le 16-8-1921 comme menuisier à La Louvière. Nommé brigadier en 1949, il a terminé sa carrière à Anderlues.



HOEDT E.
A débuté comme peintre le 5-5-1913 à Ostende. Après une carrière de 49 ans de service, il a pris sa retraite comme ouvrier qual. de 1^{re} classe.



RINGLET F.
A débuté le 2-6-1913 sur la ligne vapeur Marche-Bastogne. Nommé commis à l'atelier de Marloie, il devint commis de 1^{re} cl. à Namur.



VANHAECKE A.
Est entré en service le 1-3-1922, sur les lignes de la Flandre Occidentale. Il fut pensionné comme conducteur d'autobus à Assebroek.



VANDEN BROECK J.
Est entré en service le 1-1-1921, comme receveur à Turnhout. Il fut nommé contrôleur le 1-5-1941 et devint chef de station à Turnhout.



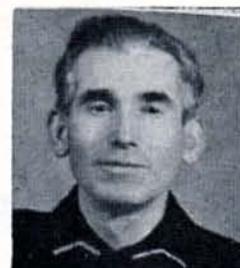
HAUTEKEETE R.
Est entré en service, le 1-9-1922, sur les lignes vicinales gantoises. A sa mise à la pension, il était chef-receveur à Destelbergen.



HERMANS L.
Est entré en service, le 1-12-1921, sur les lignes vapeur de Turnhout, il devint conducteur électrique en 1942.



BOUSSY E.
Est entré en service le 16-1-1914 sur les lignes du Hainaut. Il a été pensionné comme receveur à Flobecq.



NAVARRE J.B.
Est entré en service le 27-11-1918. Au moment de sa mise à la pension, il était receveur à Jumet.



MUSCH G.
Est entré en service le 15-3-1914 sur les lignes du Brabant. Il a terminé sa carrière comme receveur à Leerbeek.



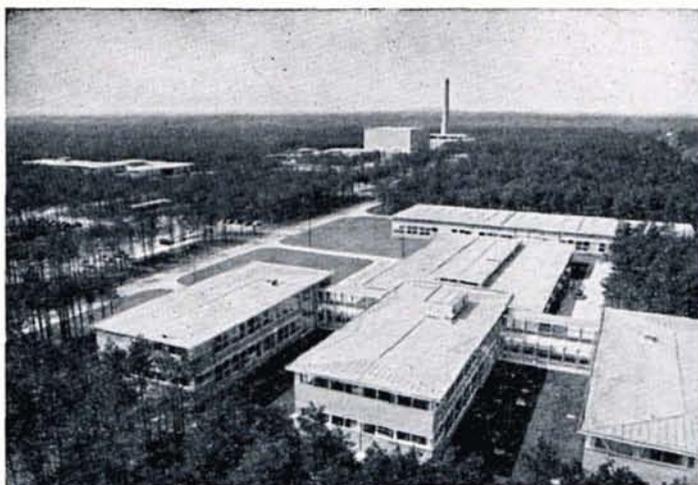
PEETERS H.
Est entré en service le 1-8-1915, comme receveur au dépôt de Wemmel où il a terminé sa carrière.



BORGMANS J.
Est entré en service le 13-12-1920. Il a terminé sa carrière comme receveur à Turnhout.

De Turnhout à Mol cité nucléaire

3 services non-stop en 1h20



6 h 52 du matin. Sur le quai de la gare du Nord, à Bruxelles, il fait nuit noire. Près de nous une trentaine de voyageurs vont prendre place dans le train 1215, répertorié dans l'Indicateur : Direct Mol. Nous allons retrouver la plupart d'entre eux à 8 h 03 à la sortie de la gare de MOL, attendant l'autobus rouge et crème qui, cinq fois par semaine, les mène à leur lieu de travail : le Centre d'Etudes Nucléaires.

Rassemblés en un petit groupe sur le trottoir, en face de la gare dans une demi-obscurité, nous apercevons l'autobus qui attend de l'autre côté du passage à niveau. Il a quitté Turnhout à 7 h 23, chargé d'ouvriers et d'ouvrières pour diverses usines de MOL. Le conducteur vient de changer son film de destination et tandis que le véhicule passe à vide devant nous pour aller faire la boucle, nous lisons le mot « Atoomcentrale » dont les lettres sont violemment éclairées. Le véhicule arrêté, les portes s'ouvrent et les voyageurs montent rapidement car ils sont tous abonnés. Nous partons immédiatement et dès la sortie de la ville le conducteur Verbist appuie sur le champignon; nous l'interrogeons car il paraît préoccupé, il nous répond que les « atomistes » seront à l'heure à leur travail, mais ce qui le tracasse, c'est qu'après cela il a encore un autre rendez-vous, car après avoir fait du porte-à-porte à travers le domaine du Centre, il doit aller faire du ramassage d'élèves.

Nous suivons maintenant une nouvelle route tracée, en ligne droite, dans un bois de sapin. Nous longeons les installations du Centre dont l'ensemble recouvre une surface clôturée de 150 hectares dans un paysage de sapins et de bruyères.

Brusquement le bus vire à gauche, et nous passons devant un pavillon qui est un poste de garde. Instinctivement, nous vérifions la présence de nos papiers d'identité, car nous ne nous attendions pas à pénétrer ainsi directement dans « le saint des saints » ! Du point de vue de l'urbanisme, l'implantation des bureaux et des laboratoires du Centre de Mol est une belle réussite; nous voyons les murs intérieurs colorés, brillamment éclairés, tandis que les employés en blouse blanche circulent parmi les planches à dessin ou dans les laboratoires. L'autobus s'arrête, tour à tour, devant une dizaine de bâtiments parfois assez distants l'un de l'autre. Une chose nous frappe : ces membres du personnel, qui descendent par groupe de trois ou quatre personnes, ne semblent guère se connaître. Il faut dire qu'il y a, à Mol, des stagiaires de plus de vingt pays et qu'il doit y avoir de

nombreuses subdivisions. Bientôt l'autobus est vide et nous fonçons, à toute allure, sur une route déserte, avant de repasser, sans incident, devant les gardes de l'entrée. Notre conducteur n'a visiblement plus qu'une pensée, diminuer le retard qu'il a pris en venant de Turnhout, devant la barrière abaissée du chemin de fer. Nous sommes maintenant dans la campagne aux alentours de Mol; le lieu semble désert, mais brusquement au tournant de la route, nous sommes stupéfaits de voir les clients qui nous attendent. Ils sont quatre, garçons et filles; la première arrive à peine à hauteur de la deuxième marche de l'autobus, nous l'aidons à monter car elle paraît engourdie par le froid; les trois autres ont peine également à monter à bord, deux enfants seulement présentent un abonnement, les deux autres ont donc moins de quatre ans! Nous avons installé la plus petite sur la banquette, à côté de nous, ses menottes sont bleues de froid et par jeu nous lui mettons nos gants fourrés bien chauds. Nous allons ainsi embarquer une trentaine d'enfants, par groupe de trois ou quatre, le long de la route, d'où nous voyons les toits de petites fermettes cachées parmi les bouleaux et les bruyères. Bientôt nous pénétrons dans la ville; nous arrivons devant l'athénée royal où un instituteur attend les enfants et va former des rangs.

Mission accomplie, il est 8 h 45. Depuis 7 h 23, à Turnhout, Verbist n'a pas eu une seconde de répit, mais il a la satisfaction de se dire que les ouvriers des verreries de Glaver sont au travail depuis une heure, que les chercheurs du C.E.N., qui partent avant 7 h de Bruxelles, étaient à l'heure devant leurs tableaux verts ou leurs éprouvettes, et que les petits enfants des environs de Mol sont bien au chaud, dans la classe, devant la maîtresse d'école. Et la journée ne fait que commencer !

MISE EN EXPLOITATION DE NOUVELLES LIGNES D'AUTOBUS HAINAUT

Depuis le 4-11-1962, le Groupe exploite le service public d'autobus Binche - Solre s/Sambre - Erquelines - Grand Reng.

L'entreprise remplace le service « Voyageurs » de la ligne ferrée n° 108 de la S.N.C.B. Binche - Erquelines.

Depuis le 31-12-1962 le Groupe du Hainaut exploite un service public d'autobus Charleroi (Sud) - Ransart - Velaine-sur-Sambre.

Ce service se substitue à la section électrique Charleroi - Ransart - Velaine.

CONCOURS DE SECURITÉ

SITUATION AU 31 DECEMBRE 1962

TABLEAU D'HONNEUR

