



# NOS VICINAUX



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

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° 111

JUILLET - AOUT 1964

## SYMBOLISATION

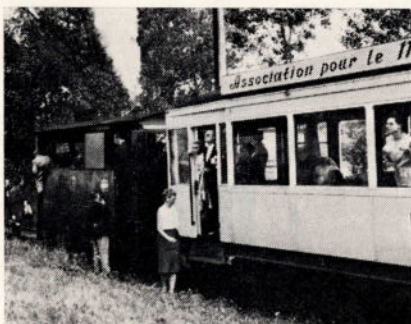
### *d'une triple victoire sur l'accident de travail*

On sait qu'en 1963, le groupe de Liège a remporté la première place au concours interéquipes de Sécurité, pour la troisième fois consécutivement.

Ses délégués ont ramené de Bruxelles un diminutif du trophée comte L. de Lichtervelde.

### SOMMAIRE

	Page
Historique de la ligne Braine-l'Alleud-Wavre et Bruxelles-Waterloo	3
Une installation automatique de lavage d'autobus . . . . .	6
Un transport exceptionnel : 300 autobus au Meeting aérien de Melsbroek . . . . .	7
La Caisse de Répartition d'Allocations aux agents de la S.N.C.V. devenus Invalides (La C.R.I.) . .	14
Un voyage de l'AMUTRA. De Blégnny à Warsage en tram à vapeur	16



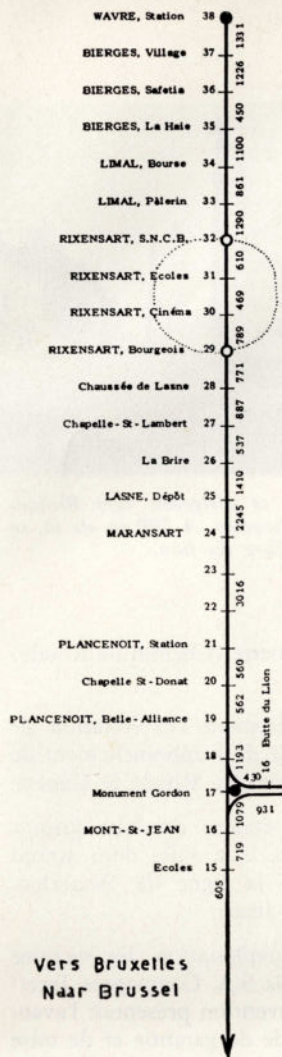
Le 6 juin dernier, l'Amutra conviait ses membres à effectuer un voyage en train à vapeur entre Blégnny et Warsage (gare S.N.C.B.) section de 6 km d'une ligne cédée depuis 1961 au charbonnage d'Argenteau.

Lire notre art. pag. 16



La direction régionale voulant perpétuer le souvenir de cette triple victoire a fait aménager une niche, pourvue d'éclairage indirect, dans le hall d'entrée des bureaux.

Comme on peut en juger d'après la photo ci-dessus, cette présentation artistique, d'un goût très sobre, met remarquablement en valeur l'œuvre d'art qui symbolise la lutte contre les accidents.



## La suppression de l'exploitation par tramways sur la ligne Braine l'Alleud-Wavre et sur la section Espinette Centrale-Waterloo

CETTE mesure a été approuvée par l'autorité supérieure et mise en application le 1er avril 1964.

Nous ne prenons aucun plaisir à faire paraître ce genre d'article dans « Nos Vicinaux », mais, les choses étant ce qu'elles sont, pour reprendre une formule devenue célèbre, nous avons profité de la circonstance pour rassembler d'anciens documents photographiques et fouiller les archives, parce que demain il sera peut-être trop tard.

Il est inutile d'épiloguer sur les raisons qui ont entraîné la décision relative à cette voie ferrée pénétrant dans la capitale. Nous savons avec quelle rapidité les situations évoluent; or, lors des discussions sur le plan du semi-métro il est apparu qu'aucune antenne du futur métro ne venait se raccorder à la ligne ferrée Bruxelles - Waterloo. Dès lors le sort du tram fut remis en question, d'autant plus que de nombreuses statistiques avaient prouvé que cette ligne, comme d'ailleurs les autres lignes électriques pénétrant dans Bruxelles, était en déficit et qu'il était urgent de réaliser des économies; aussi, les propositions de la S.N.C.V. qui essentiellement avaient en vue la rentabilité de la ligne ont été acceptées par le Ministère des Communications.

Pour aider le lecteur à mieux suivre les mises en exploitation successives par traction « vapeur », puis par traction électrique, nous essaierons d'observer l'ordre chronologique.

### Ligne Braine-l'Alleud - Rixensart - Wavre.

Soixante-cinq ans d'existence - l'âge de la pension !

Dans des articles précédents, nous avons déjà fait mention d'une série de plans que nous possédons dans nos archives; il s'agit de cartes annexées aux brochures qui furent distribuées aux Conseils provinciaux en 1885, un an après la constitution de la Société Nationale.

Sur la carte du Brabant, on remarque le tracé d'une « ligne éventuelle », à traits rouges espacés, joignant Braine-l'Alleud à Wavre; le tracé proposé passait par Waterloo (Monument Gordon) - Ohain - Genval - Rixensart - Wavre, tandis qu'une autre ligne partait d'Ohain via Lasne - Couture - Maransart - Glabais et Genappe. On sait que ces deux projets furent modifiés et l'on peut suivre sur la page ci-contre, le plan de sectionnement de cette ligne de 38 km.

Il fallut cependant attendre jusqu'en 1894, avant qu'une décision fut prise. On choisit une solution intermédiaire, un parcours passant par Plancenoit - Maransart - Lasne et Rixensart. En 1894, le capital était entièrement souscrit et l'année suivante la concession était octroyée.

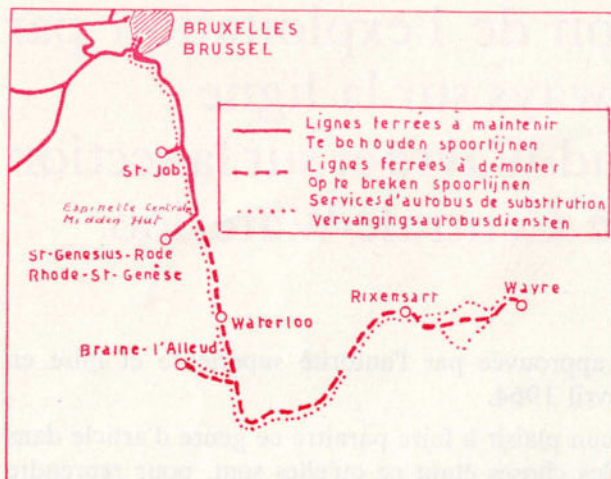
### En vapeur de Braine-l'Alleud à Wavre.

Le 22 mars 1898, la section Braine-l'Alleud - Chapelle-St-Lambert (Renipont) est exploitée en traction « vapeur ».

Le 16 juillet 1898, on va de Chapelle-St-Lambert à Rixensart et le 11 mars 1899, le rail vicinal joint la gare de Rixensart (sur la ligne de chemin de fer Bruxelles - Namur) à celle de Wavre (ligne Louvain - Ottignies). Cette ligne ferrée vicinale aura donc 65 ans. Notons que la substitution de l'autobus sur la section Bruxelles - Waterloo - Braine l'Alleud a eu lieu le 1er avril 1964, mais l'exploitation en « one man tram » entre Waterloo (Mt Gordon) et Wavre ne fut supprimée que le 29 juin 1964.

Une motrice va s'arrêter devant l'église de Waterloo.





Le tram venant de Bruxelles et se dirigeant vers Braine-l'Alleud, à l'arrêt dit Monument-Gordon. A 700 m. de là, se profile la butte célèbre du lion.

### Ligne Bruxelles - Espinette - Waterloo.

L'exploitation avait commencé, par traction vapeur, de la place Rouppe au Vert Chasseur, le 6-2-1892 (1).

La déclivité du Vivier d'Oie et la montée qui suivait ont toujours empêché l'utilisation de la traction vapeur au-delà du Vert Chasseur. La ligne fut prolongée jusqu'à la Petite Espinette et exploitée par traction électrique à partir du 5 juin 1894; le 13 août 1910, l'électrification fut poussée de la petite Espinette à l'Espinette Centrale. Cette ligne de tram constituait, pour les Bruxellois, la meilleure communication vers le Bois de la Cambre et la forêt de Soignes.

Le même jour, le 13-8-1910, la section Espinette Cle - Waterloo (église) fut inaugurée, en traction vapeur. D'autre part, la section Waterloo (église) - Monument Gordon ayant été inaugurée le 15-6-1901, comme extension de la ligne vapeur Braine-l'Alleud - Wavre, il fut possible d'aller, en « vicinal », de Bruxelles au champ de bataille de Waterloo dès 1910.

### L'exploitation par voitures automotrices entre l'Espinette-Centrale et Waterloo.

C'est à partir du 8 janvier 1911 que se place la période de l'exploitation, par voitures benzos-électriques à

(1) La section Pl. Rouppe - Vert Chasseur avait déjà été exploitée en vapeur du 1-9-1891 au 2-11-1891 (inclus), puis le service avait été arrêté pendant 3 mois, pour reprendre définitivement le 6-2-1892.

récupération, sur la section Espinette (Chemin de Rhode) - Waterloo (église).

La S.N.C.V. assura provisoirement l'exploitation de la section précitée ainsi que celle de l'embranchement de la chaussée de Waterloo à la gare de Rhode St-Genèse.

Les trains de cette section étaient conduits jusqu'à Monument Gordon à Waterloo, à la suite d'un accord intervenu avec l'exploitant de la ligne de Waterloo-station à Waterloo (Mont-Saint-Jean).

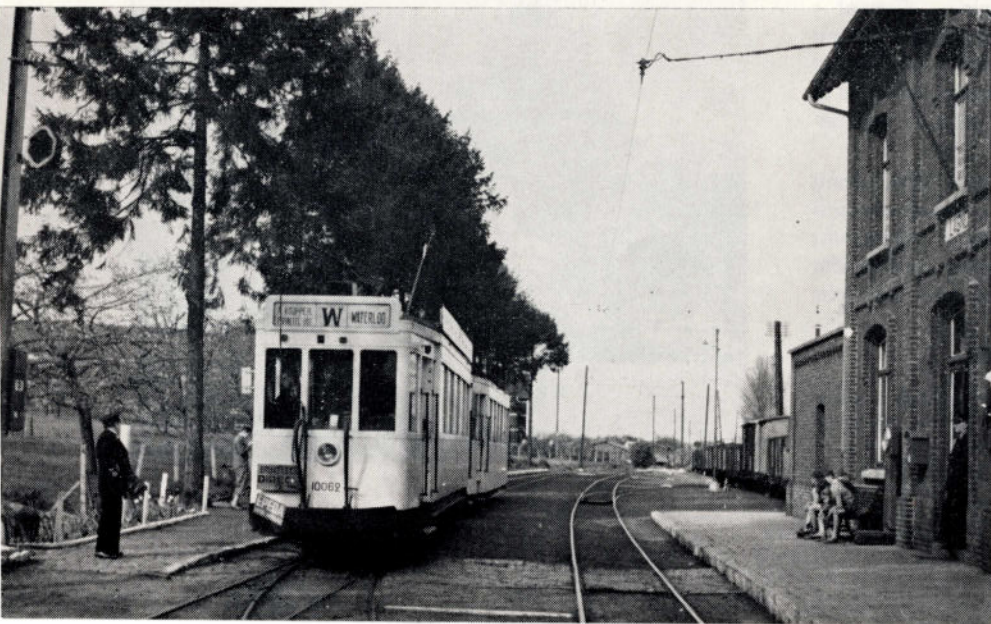
Cette année là, en 1911, l'exploitation des sections citées plus haut, était remise à la S.A. Compagnie Internationale d'Electricité. Cette convention présentait l'avantage de confier, durant la période de garantie et de mise au point, le fonctionnement des voitures benzos-électriques à cette société qui était également fournisseur du matériel.

Ces véhicules étaient numérotés de 9407 à 9410 (Energie Marcinelle) et de 9426 à 9429; il y avait aussi une voiture à 2 essieux, la 9336.

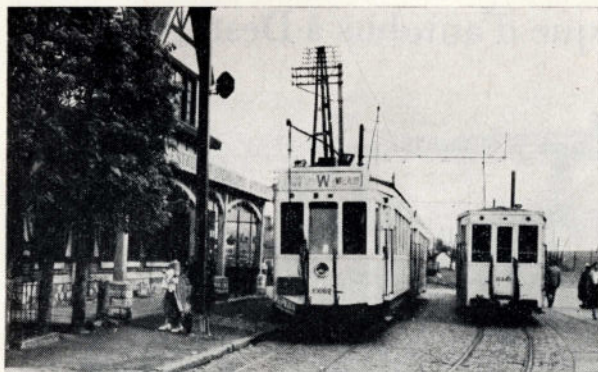
La partie motrice comprenait notamment :

- 1) un moteur à explosion dont la puissance était calculée pour l'effort normal en palier;
- 2) une dynamo shunt couplée avec une batterie tampon d'accumulateur et calée sur le même arbre que le moteur à explosion.

Cette automotrice a été décrite dans le n° 12 de « Nos Vicinaux » de 1948 et le n° 90 de 1961.



A la gare de Lasne, entre Wavre et Waterloo, se trouvaient les bureaux des Vicinaux et l'habitation du chef de la ligne.



Croisement à Rixensart; la station S.N.C.B. sur la ligne Bruxelles - Namur se trouve à droite. (Photo Bazin)

Du point de vue de la mécanique et de l'application de l'électricité, cette voiture conçue par l'Ingénieur belge H. Pieper, était une merveille d'ingéniosité. Nous vous montrons, ci-contre un document photographique exceptionnel, pris vraisemblablement à l'Espinette avant la guerre de 1914; on y voit les voitures benzos et une remorque !

#### *La parenthèse de la guerre 1914-1918.*

Puis ce furent les quatre années de la première guerre mondiale au cours desquelles, à Bruxelles tout au moins, on n'eut à enregistrer que l'électrification de la section Avenue Longchamps-Observatoire qui devint la ligne « O ».

#### *Continuation de l'électrification.*

Il fallut attendre cinq ans après la fin de la guerre mondiale pour pouvoir aller en tram électrique, de Bruxelles, jusqu'au site classé du célèbre champ de bataille qui vit la fin de l'Empire. C'est le 30 décembre 1923 que fut électrifiée la section de l'Espinette Centrale à Waterloo (Monument Gordon).

Notons ensuite, pour mémoire, les étapes successives de l'électrification :

Monument Gordon - Braine l'Alleud	le 18-10-1931.
Monument Gordon - Lasne	le 2-11-1931.
Lasne - Rixensart	le 2-10-1932.
Rixensart - Wavre	le 9-4-1933.

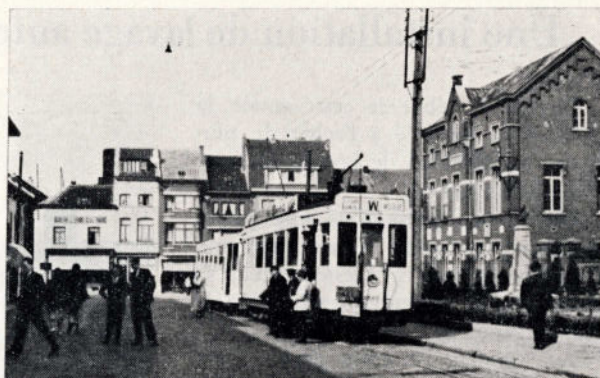
Vingt ans plus tard, on procédait encore à une ultime extension de Braine-l'Alleud (station vicinale) à Braine-l'Alleud (station Etat), le 10 septembre 1953, le tram passait sur un pont qui enjambait les lignes du chemin de fer.

#### *Le matériel roulant.*

La ligne de Bruxelles-Waterloo a toujours été une « ligne porte-drapeau », c'est-à-dire qu'à diverses époques, on y a toujours mis à l'essai le matériel le plus récent.

C'est ainsi qu'on y a vu les G.E. 800 (9001 à 9024), dont deux modèles authentiques se trouvent à Schepdaal, les motrices de Seneffe aux moteurs ACEC 51, les Titanic, les six Bogotas peu rapides car elles ne disposaient que de deux moteurs, puis les types standard et finalement les types S.

C'est une histoire qui mérite d'être écrite, mais il



La voie, à Wavre, se terminait en cul-de-sac, à proximité de la gare S.N.C.B.

faudrait ne plus tarder, car les derniers témoins ont quitté le service actif.

\*\*\*

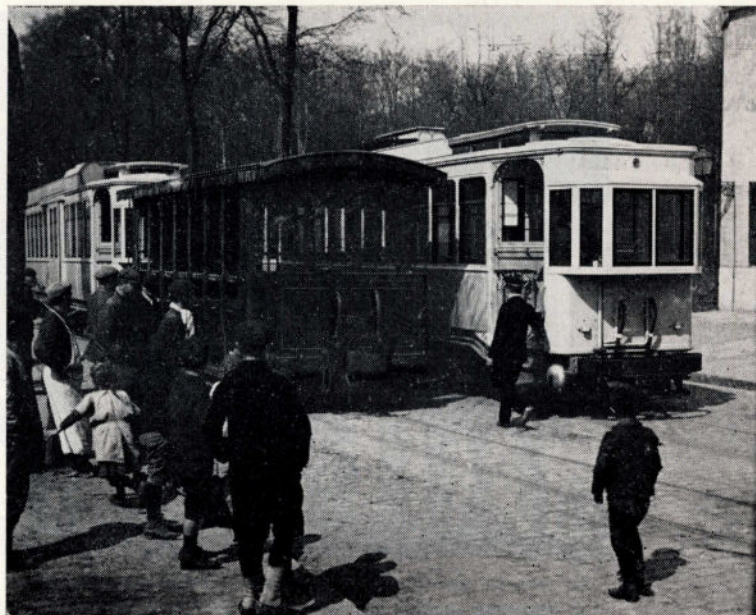
Si les automobilistes qui roulent fréquemment sur la chaussée de Waterloo ont vu disparaître le tram sans déplaisir, nous voulons croire, et nous sommes persuadés, que le souvenir du tram « W » restera encore longtemps dans la mémoire de nos innombrables abonnés et clients quotidiens qui, de 1923 à 1964, ont utilisé nos voitures électriques.

Et nous sommes certains également, que des milliers de Bruxellois n'ont pas oublié les immenses services que la ligne de Bruxelles - Wavre leur a rendus pendant deux guerres successives.

Mais gardons-nous de tomber dans un sentimentalisme qui n'est plus de notre époque.

La ligne de Waterloo dispose aujourd'hui des plus récents autobus Van Hool-Fiat à transmission automatique et chacun peut constater qu'ils se sont intégrés parfaitement dans l'intense trafic routier qui règne entre Bruxelles et Charleroi.

*Cet extraordinaire document montre un point de départ des automotrices benzo-électriques, probablement à l'Espinette Centrale. D'après cette photo, il semble bien que ces automotrices aient circulé avec une balladeuse.*



## Une installation de lavage automatique d'autobus à Destelbergen

Depuis le début de cette année, la S.N.C.V. a procédé à l'achat de plusieurs installations de lavage automatique d'autobus.

Nous vous présentons une photo montrant, en plein fonctionnement, l'appareil monté à Destelbergen, le grand dépôt et atelier vicinal de la région gantoise.

Au moment où cette photo a été prise, l'opération qui dure environ 60 secondes, était presque terminée.

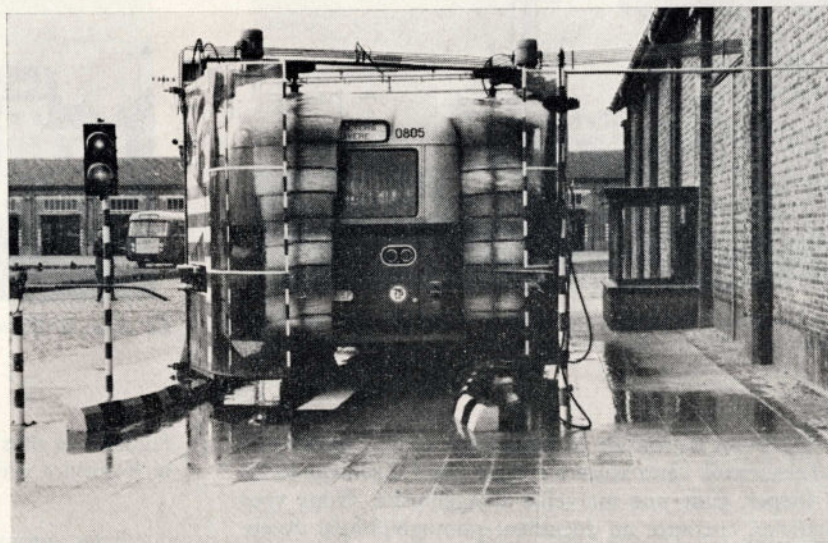
En effet, la brosse de gauche tournant à toute vitesse, a déjà complètement nettoyé tout le côté gauche de la carrosserie et les brosses de nylon ont presque achevé de laver la moitié gauche de la partie arrière.

Dans quelques secondes, la brosse de droite va effectuer un mouvement tournant et entreprendre le nettoyage de la partie droite de l'arrière.

Voici une très sommaire description de cette installation.

On distingue, à l'avant-plan, un bras flexible en caoutchouc.

Lorsque l'autobus approche et touche ce bras, tout le mécanisme se met en mouvement : les portiques (auxquels les brosses sont fixées) s'ouvrent, les brosses commencent à tourner et



l'eau à gicler en force. Tant que les portiques ne sont pas ouverts *complètement*, un signal rouge (placé par Destelbergen) va s'allumer afin d'interdire aux véhicules de passer dans l'installation.

Le conducteur de l'autobus doit donc attendre que le signal se soit éteint avant de pouvoir s'engager entre les deux brosses tournantes aussi lentement que possible.

Les brosses sont poussées contre la carrosserie au moyen de ressorts; ce qui assure un lavage parfait.

Lorsque l'autobus quitte l'installation de lavage, la machine revient à sa position première (portes fermées).

L'appareil est entièrement automatique, mais il peut être commandé manuellement depuis un pupitre de commande situé dans un abri visible à droite, sur la photo.

## La S. N. C. V. a reçu une délégation de la London Transport

La London Transport qui exploite le métro et les lignes d'autobus du grand Londres avec 35.000 agents, a pris l'initiative, il y a quelques années déjà, d'organiser pour les

agents des voyages à l'étranger, au cours desquels ils visitent des réseaux de transport en commun.

Ce qu'il y a de sympathique dans cette idée, c'est que la « party »,

disons le « groupe de voyage » représente vraiment une tranche des différents métiers et professions exercés à la London Transport.

Le 29 mai, ces confrères londoniens qui séjournèrent depuis quelques jours en Belgique, étaient reçus au siège de la direction du Brabant par M. Peerts, Ingénieur en Chef, en l'absence de M. Cuvelier, Directeur. On leur fit un bref historique de la Société et des particularités de nos exploitations; puis, on leur fit visiter l'atelier de réparation de tramways. On les conduisit ensuite en autobus à Schepdaal, au Musée du tram, et de là jusqu'à Gent, où ils furent heureux de s'échapper quelque temps de la technique pour admirer l'intérieur de l'hôtel de ville et le tableau des frères Van Eyck, l'agneau mystique, à Saint-Bavon.

L'après-midi, à Destelbergen, M. le Directeur Cosyns leur fit les honneurs de l'atelier de réparation des autobus et des installations de fabrication de pièces de rechange, par les machines automatiques qui intéressèrent plusieurs spécialistes présents.

L'horaire établi fut respecté, ce qui permit, au retour vers Bruxelles, de leur faire admirer l'Atomium, qu'aucun d'eux n'avait jamais vu, ainsi que la flèche du Génie Civil. Nos hôtes d'un jour se sont déclarés enchantés de leur journée vicinale au cours de laquelle les loisirs culturels n'avaient pas été oubliés.



Le groupe des Londoniens dans les dépendances du dépôt de Destelbergen. A l'extrême gauche, M. Knockaert, ingénieur-technicien et M. Cosijns, Directeur.

# Un transport massif peu ordinaire par autobus

**300 départs à la cadence de 36 secondes !**

Le meeting aérien qui a eu lieu à Melsbroek, le 28 juin dernier, a remporté un succès de foule considérable, mais il a également été l'occasion, pour le groupe du Brabant, de réaliser un exploit remarquable : on y a effectivement transporté 26.000 personnes dans chaque sens.

Mais la sécheresse de cette statistique ne peut donner aucune idée de l'ampleur de ce transport exceptionnel. Il faut savoir d'abord que le dernier meeting aérien international avait eu lieu, à Bruxelles, il y a 12 ans déjà et M. Cuvelier, Directeur du groupe du Brabant, ne se souvenait que trop bien du fiasco des transports en commun cette fois-là, car les bus partis à 18 h. de la plaine d'aviation étaient arrivés à 21 h. en ville à cause de l'invraisemblable pagaille de la circulation. Aussi, en 1964, lors des réunions préparatoires qui eurent lieu avec les représentants de la Force Aérienne, de la gendarmerie, des M.P. et de la Régie des Voies aériennes, les Vicinaux posèrent leurs conditions. Nous estimions d'après des comptages antérieurs que 1/5 des 150.000 spectateurs attendus emprunteraient les transports en commun; le personnel et le matériel étaient disponibles mais la condition sine qua non était d'être assuré de pouvoir circuler.

Ce dernier point impliquait la nécessité de mesures rigoureuses, à savoir :

- parkings périphériques en bordure d'une zone interdite aux usagers ordinaires.
- liaisons téléphoniques et radio-phoniques entre un P.C. central collectif et des postes de commandement et de surveillance.

— surveillance très étendue des voies d'accès par la gendarmerie et la police, y compris des interdictions de stationnement.

— sollicitude spéciale des forces d'ordre pour les transports en commun.

— création d'une gare d'arrivée unique.

Sur le plan vicinal :

— fléchage numéroté de nos itinéraires et des détournements éventuels (11 balisages avec 200 panneaux).

— aménagement à Melsbroek, ancienne aérogare, d'une gare à 7 quais d'embarquement très nettement signalés.

— mise en place de 10 postes de commandement et de surveillance, reliés téléphoniquement au P.C. de deux postes de dépannage et d'un centre administratif disposant de tous les graphiques du réseau d'autobus.

— deux équipes de surveillance motorisées.

Les prévisions de la S.N.C.V. se sont révélées exactes. Plus de cent autobus furent mis en ligne. Au retour, il y eut 303 départs de Melsbroek, soit 1 AB toutes les 36 secondes.

Nombre total de voyageurs transportés (aller et retour ensemble) 52.000 personnes.

Accident : néant.

Panne : 1 pneu crevé.

★

Comme on le voit c'est là un bilan remarquable qui prouve non seulement les possibilités de l'autobus,

mais également les qualités professionnelles de nos agents dont les trois quarts n'avaient jamais roulé sur ce parcours et qui ont réussi à effectuer les trajets avec à peine 10 minutes de différence sur l'horaire normal. C'est un fait d'armes dont ils se souviendront longtemps, mais qui n'a pu être rendu possible que par une préparation minutieuse qui mérite également toutes nos félicitations.

## NECROLOGIE

### Agents

#### HAINAUT

FOUBERT G., conducteur A.B., 54 ans.  
LIEBIN F., receveur, 47 ans.  
LEBLANC M., ch. de serv. 2<sup>e</sup> cl 61 ans..

### Pensionnés

#### FLANDRE ORIENTALE

BAUR H., 70 ans.  
VROMBAUT P., 84 ans.

#### FLANDRE OCCIDENTALE

VAN OOSTHUYZE J., 76 ans.

#### LIMBOURG

SCHOENMAKERS C., 68 ans.

#### BRABANT

JENAER M., 64 ans.  
BORREMANS A., 66 ans.  
DEBRIER F., 76 ans.  
WIJNS P., 68 ans.  
VAN HEMELRIJCK E., 84 ans.

#### HAINAUT

MASSIN G., 64 ans.  
BODSON A., 86 ans.  
MARMIGNON J., 83 ans.  
NAVEZ J., 79 ans.  
WILLEM R., 63 ans.  
CHEVALIER J., 64 ans.  
FLAMMECOURT E., 74 ans.

#### LIEGE

MULLER P., 76 ans.  
MALHERBE G., 70 ans.  
DELBOVIER L., 58 ans.

## LE TUNNEL ROUTIER DE LA LOUVIERE

Depuis le 29 avril dernier, le tunnel routier destiné à remplacer le passage à niveau près de la gare de La Louvière a été ouvert à la circulation automobile dans les deux sens. Nos trams y passaient depuis un certain temps déjà. Il s'agit

du 80 La Louvière - Maurage - Charleroi;  
du 30 Anderlues - Bracquegnies;  
du 31 Charleroi - Bracquegnies.

On procède à l'achèvement des abords de la nouvelle gare et un parking destiné aux bus de la S.N.C.V. sera bientôt mis en service.

Les autobus 164 Gosselies - Luttre - Godarville - La Louvière et 133 Jolimont - La Louvière - Binche auront probablement leur terminus à La Louvière S.N.C.B.



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

*Nous accueillons avec joie les nouveaux bébés S.N.  
C.V. et nous félicitons les heureux parents.*

*Nos plus vives félicitations et nos vœux de bonheur  
aux jeunes mariés.*

## NAISSANCES

### ANVERS

Victor chez M. LEMMENS Victor (Beerse).  
Conny chez M. MATTHE Jan (Merkssem).  
Christine chez M. TEUNKENS Frans (Oud-Turnhout).  
Carina chez M. VAN EYCKEN Herman (Tremelo).  
Anna chez M. LAMARQUE Jan (St-Katelijne Waver).

### LIMBOURG

Francis chez M. JANS Pierre (Raparlingen - Hasselt).  
Johan chez M. MOTMANS Emiel (Kuringen).  
Ingrid chez M. SWINNEN Julien (Hasselt).  
Luw chez M. SIONGERS Louis (Herselt).  
Sonja chez M. VANDEWEYER Renatus (Kwaadmechelen).  
Carine chez M. PRIJS Rogerius (Wijer).  
Ann chez M. VANSPAUWEN Jozef (Kortesseem).

### FLANDRE ORIENTALE

Ann chez M. ONGENA René (St-Niklaas).  
Brigitte chez M. VERMEIRE André (Ruisselede).  
Brigitte chez M. VANDECASTEELE Jozef (Lokeren).  
Isabelle chez M. DHAENENS André (Nevele).  
Johan chez M. SCHEPENS Lucien (Elversele).  
Kristien chez M. CLAEYS Aloïs (Roeselare).

### FLANDRE OCCIDENTALE

Yves chez M. VANTOORTELBOOM André (Ieper).  
Marc chez M. DEPOORTER August (Diksmuide).  
Véronique chez M. LEMMENS Marcel (Assebroek).  
Sabine chez M. ALLARY Dirk (Knokke).  
Peter chez M. DEBROUWER Daniël (Menen).  
Johan chez M. NIERYNCK André (Oostende).  
Ingrid chez M. COOPMAN Georges (Wingene).

### BRABANT

Pascal chez M. STRAETMANS Lucien (Strijtem).  
Philippe chez M. DE BACKER Pierre (Cortil-Noirmont).  
Geert chez M. BELLEMANS Robert (St-Martens Lennik).  
Mireille chez M. HEYMANS Hubert (Kraainem).  
Christel chez M. KEUTGENS Eric (Antwerpen).  
Cornella chez M. BOGAERTS Joris (Grimbergen).  
Patrick chez M. SCHOONJANS Joseph (Anderlecht).  
Veerle chez M. DE MARS Renaat (Wolvertem).  
Marc chez M. LOEBBER Marcel (Feluy).  
Fabienne chez M. STASSIN Michel (Nivelles).  
Dolores chez M. COOMANS Léander (St-Pieters Leeuw).

### NAMUR - LUXEMBOURG

Philippe chez M. DUBOIS Joseph (Lierneux).  
Christine chez M. FROIDBISE Michel (Ben Ahin).  
Christian chez M. LEFEBVRE Gérard (Doisches).  
Martine chez M. SILIEN Louis (Sosoye).

### LIEGE

Marcella chez M. BOLLEN Jean (Horpmaal).  
Alain chez M. COLLARO Robert (Warnant Dreye).  
Luc chez M. GAZON André (Eupen).  
Véronique chez M. KERSTEN Lambert (Diets Heur).  
Myriam chez M. LEENDERS Paul (St-Nicolas lez Liège).  
Anne chez M. MOUILLARD Jacques (Hognoul).

### HAINAUT

Guy chez M. LEMAIRE Léon (Charleroi).  
Thierry chez M. VAN KEIRSBILCKE Jean (Lodelinsart).  
Marie-Pierre chez M. PLENNEVAUX Freddy (Dampremy).  
Carinne chez M. MANDERLIER Albert (Gilly).  
Christian chez M. MESPLOMB Elie (Tournai).

## MARIAGES

### LIMBOURG

M. BOONEN Joannes a épousé Mlle BERBEN Hubertine.  
M. VANDEVOORT H. a épousé Mlle BUYTAERT A.

### FLANDRE OCCIDENTALE

M. RAPPELET Willy a épousé Mlle BULTEEL Claudine.

### BRABANT

M. VAN HOVE Jules a épousé Mlle RUYMEN M.-L.

### HAINAUT

M. MOREAU Noël a épousé Mlle HOSTELART R.  
M. DETRAUX Robert a épousé Mlle LEROY Eliane.

## AGENTS DES GROUPES MIS A LA PENSION

Mois de mai - juin 1964	Années de service	Groupe
VAN DEN BROECK K., ch. de bur.	47	Anvers
BACKX J., receveur . . . . .	46	»
PEETERS A., commis 2° cl. . . . .	45	»
BASTIAENSSEN J., ouvrier qual.	42	»
VAN DER JONCKHEYD C., brig.	41	»
VAN HEERTUM J., conducteur él.	41	»
FRANS E., receveur . . . . .	41	»
VAN BERGEN J., receveur . . . . .	40	»
STEVENS J., conducteur él. . . . .	40	»
DIERCKX A., ouvrier qual. . . . .	38	»
VAN DER SCHOOT F., cond. A.R.	38	»
BAEYENS A., piocheur . . . . .	30	»
LEPEZ A., chef receveur . . . . .	36	Flandre Or.
CLOET G., conducteur él. . . . .	44	Flandre Occ.
BERTELOOT M., ch. de stat. 1° cl.	42	»
LAVENS J., receveur . . . . .	16	»
VALKENBORG A., ch. de s. - s. im.	49	Limbourg
VANDERBIESEN A., mach. 1° cl.	45	»
NULENS P., ouvrier d'élite . . . . .	41	»
LEYNEN V., brigadier . . . . .	37	»
FONTAINE J., contrôleur . . . . .	41	Brabant
VANDERLOOCK F., conduct. A.R.	38	»
FLORIN J., ouvrier qual. . . . .	37	»
MESKENS F., receveur . . . . .	35	»
MEURRENS A., manœuvre . . . . .	35	»
GETTEMANS R., ouvrier qual. . . . .	28	»
GOOSSENS J.B., piocheur . . . . .	15	»
VAN SWALM A., contrôleur . . . . .	41	Liège
PLIERS E., conducteur él. . . . .	39	»
GALAND J., brigadier . . . . .	27	»
MERCIER F., manœuvre . . . . .	41	Hainaut
MAQUESTIAU L., manœuvre . . . . .	35	»
ROCHART L., piocheur . . . . .	34	»
PIRON M., brigadier . . . . .	29	»
TRISMAN J., ouvrier qual. . . . .	28	»
BLONDIAU D., conducteur él. . . . .	25	»
DE LORGNE A., ouv. qual. 1° cl.	18	»
DUBUCQ F., chef de mouv. 2° cl.	49	Namur - Lux.
COPETTE H., chef de mouv. 2° cl.	43	»
LECART J., chef receveur . . . . .	34	»

## Administration Centrale

A leur demande, deux collègues ont été transférés au siège de la Direction régionale du Groupe d'Anvers, il s'agit de M. Marcel Van Uffel (Direction des Finances) et M. Hedwig Keutgens (Secrétariat Assurances).

Il nous reste à adresser nos meilleurs vœux à Mlle Liliane Asseau (Dactylographie) qui a épousé M. Willy Maes et à mentionner le départ de Mme Vandevoorde C. (épouse Muls), démissionnaire.

## ACTES DE PROBITE

Si nos bus roulent vite et bien, l'argent lui aussi roule, que c'en est un vrai plaisir.

Il roule sur le plancher de nos véhicules, mais heureusement le personnel est vigilant !

Les agents dont les noms suivent ont rapporté divers sommes d'argent pendant leur services :

M. Marcel Hautenaufen receveur (Anderlues) a trouvé et remis une sacoche contenant 4.470 F.;

M. Jos Bollaerts (dépôt de O.L.V. Tielt) une sacoche contenant 3.300 F.;

M. Van Voltem (dépôt de La Roue) un porte-monnaie contenant 1.392 F.;

Pendant son service de nuit, M. Rossillon (dépôt de Jodoigne), en nettoyant un autobus, a trouvé une sacoche contenant 25.000 F.

M. Germain Caudron (conduct. A.B. à St-Ghislain), un portefeuille contenant 2.200 F.

Grâce à l'honnêteté de ces agents, les propriétaires respectifs sont rentrés en possession de leur bien.

## LIMBOURG

Le vendredi 29 mai 1964, les agents de la direction d'Hasselt se sont réunis pour fêter le départ en retraite de M. Adolphe Valkenborg, chef de service important.

Leur directeur, M. Van Autgaerden, dans une cordiale allocution, a retracé les étapes de sa belle carrière qui a duré près de 50 ans (49 ans et 11 mois pour être exact).

M. Van Autgaerden déclara aussi que M. Valkenborg était un exemple typique de « selfmade man » qui, grâce à l'étude personnelle, à un esprit pratique inné et à un dévouement incessant envers la S.N.C.V. a réussi à jouir d'une situation aussi enviable dans la hiérarchie vicinale.

M. Valkenborg était certainement le fonctionnaire de la S.N.C.V. le plus connu dans la province du Limbourg, grâce aux multiples contacts qu'il avait eu tant avec les administrations qu'avec les particuliers, dans l'exercice de ses fonctions de chef des voies et travaux.



Au nom de ses collègues, M. Palmans offrit une œuvre d'art en porcelaine à M. Valkenborg qui, très ému, exprima ses remerciements.

Cette manifestation d'amitié se termina dans un établissement de la ville.

## Une bibliothèque d'entreprise au dépôt de La Louvière

Ceux qui ont lu, dans Nos Vicinaux, le discours prononcé par le président du Conseil d'administration, M. A. André, en mars dernier, à l'occasion de la réunion annuelle du Service Général de la Sécurité, auront probablement remarqué qu'il avait fait allusion à la création de bibliothèques dans les dépôts de la S.N.C.V.

Il nous est agréable de faire savoir à nos lecteurs que ce vœu a reçu une suite pratique qui va permettre, à nos dirigeants, de juger à quel degré cette initiative culturelle est appréciée dans un dépôt d'une certaine importance.

En l'occurrence, c'est celui de La Louvière qui servira de test.

A la suite de contacts pris en juin dernier avec le Centre culturel de la province du Hainaut, il a été décidé qu'une bibliothèque d'entreprise comptant, à titre d'essai, quelque 250 volumes sera inaugurée, vers la mi-septembre, au dépôt précité lequel occupe 350 agents dirigés par M. Vedts.

La gestion de la bibliothèque a été confiée à M. Theis, contrôleur; elle sera ouverte du lundi au vendredi, de 12 h. à 14 h., c'est-à-dire à l'arrivée et au départ de la plupart des services de jour.

Ajoutons que les livres ont été offerts par le Centre culturel du Hainaut qui en suivra la rotation et assurera leur renouvellement.

Nous ne manquerons pas d'aller voir sur place, à La Louvière, comment fonctionne cette bibliothèque-pilote.

## Les propos du contrôleur BOUDARD

**BOUDARD :** Dans quelques semaines, nous allons vivre à l'heure japonaise avec les Jeux Olympiques de Tokio.

**LE RECEVEUR :** Oui, j'espère que la T.V. nous offrira encore, en Mondo-Vision, quelques-unes de ces miraculeuses prises de vues dont déjà la masse des spectateurs ne s'étonne plus.

**B. :** Savez-vous que de 1900 à 1920 (ce fut l'année des Olympiades en Belgique), la traction à la corde fut encore disputée et connut un vif succès ?

**R. :** Non, je ne le savais pas; mais je me suis laissé dire qu'en 1908 et en 1920, les Belges se distinguèrent dans le tir à l'arc, mais que depuis lors, ce sport fut également rayé des programmes.

**B. :** C'est exact, mais il y a encore bien d'autres sports qui furent disputés et puis supprimés comme le rugby et le tennis.

**R. :** On se demande pourquoi ?

**B. :** On comprend mieux la disparition, aux Olympiades, des sauts sans élan, des courses de natation sous l'eau, des plongeurs en longueur et du polo à cheval ! Par contre, il paraît qu'en octobre prochain, le judo et le volley-ball feront leurs débuts olympiques.

**R. :** Eh bien chef, vous pourriez aller au quitte ou double à la Radio, vous m'en avez appris des choses ! Pour nous, sur l'autobus, nous pouvons toujours essayer de manier la courtoisie d'une façon aussi raffinée que les Japonais et dire au voyageur qui monte : « Que mon honorable client daigne excuser ma misérable lenteur; le billet de ma machine Almex sort en 3 secondes 7/10, mais nous sommes en pleine période d'entraînement et après les Jeux Olympiques nous espérons pouvoir ramener l'insupportable attente de notre éminent client à 2 secondes 2/10 !

**B. :** Espérons que votre client ne doive pas chercher sa monnaie pendant 5 minutes. Laissez-moi vous conseiller, avant de prendre le départ avec votre boîte ALMEX, de prendre le temps de vous assurer si la bande de contrôle est en service et s'enroule normalement. C'est également une garantie pour vous, car si vous délivrez, par inadvertance, une série de billets d'une valeur de 50 fr. au lieu de 5 fr., vous saurez toujours vous justifier. D'ailleurs nous reparlerons encore de cette machine qu'il faut traiter avec certains égards.

## DEPARTS EN RETRAITE AU GROUPE D'ANVERS

L'amicale du personnel appointé du groupe d'Anvers a organisé, le 30 avril dernier, dans les bureaux de la Direction, une cérémonie intime au cours de laquelle les employés ont pris congé de leurs collègues MM. Karel Van den Broeck, chef de bureau, et August Peeters, commis de 2<sup>ème</sup> cl.



M. Van den Broeck.

M. Vermeire, Directeur du Groupe, adressa ses cordiales félicitations aux deux futurs retraités et les remercia pour les services rendus à la société. Il est compréhensible que M. Vermeire se soit spécialement adressé à M. Van den Broeck qui fut son secrétaire particulier pendant la plus grande partie de sa carrière; le Directeur rendit hommage à ses qualités et lui souhaita ainsi qu'à M. Peeters, de jouir longtemps d'un repos mérité.

Un cadeau leur fut ensuite offert par l'Amicale et chacun leva son verre à la santé des retraités.



M. Nyen, Ingénieur principal, écoute l'allocution prononcée par M. Vermeire, à l'occasion de son départ en retraite.

★

Un mois, à peine, s'était écoulé depuis cette cérémonie, que les appointés étaient de nouveau appelés à se réunir pour dire « au revoir » à M. Nyen, ingénieur principal du Service des Voies et Travaux. A la table d'honneur, le héros de la fête était entouré de M. Vermeire, Directeur, de M. Van Habost, ingénieur en chef, de M. Valgaeren, chef de service important et de M. Cuvelier, Inspecteur technique.

Au nom de l'Amicale, M. Keutgens, dans un discours teinté d'humour, évoqua la mise à la pension en utilisant des termes spécifiquement des Voies et Travaux; après avoir remercié M. Nyen pour sa constante loyauté dans ses rapports avec le personnel subalterne, il lui souhaita de jouir encore longtemps d'une bonne santé dans un agréable et beau « troisième programme » !

Puis ce fut au tour de M. le Directeur d'évoquer la carrière de M. Nyen qui fut son collaborateur pendant de longues années; il mit l'accent sur son sens élevé du devoir et il le remercia au nom de la Direction Générale.

M. Nyen, prenant à son tour la parole, remercia tous ceux qui avaient contribué à organiser cette manifestation de sympathie et déclara qu'il emportait un bon souvenir de tous ceux avec qui il avait travaillé.

Puis, on bavarda encore longtemps autour des « derniers verres » de l'amitié.

Quelques jours auparavant un dîner d'adieu avait été offert à M. Nyen par les employés et les brigadiers des Voies et Travaux.

## Au Club des 50 ans de service M. AUGUST COPPENS

Dans notre n° de juillet-août 1957, à l'occasion des 50 années de service de M. Segers (de Cureghem) nous avons mentionné le nom de M. Coppens, contremaître au groupe d'Anvers, qui lui aussi vient de fêter récemment son jubilé de 50 ans de travail à la S.N.C.V.

C'est en 1913, à l'âge de 14 ans, que M. Coppens est entré comme peintre au service de la société « Voies Ferrées de Belgique ». A cette époque, il gagnait 0,10 F. par heure et travaillait 12 h. par jour.

Après être resté durant la guerre 14-18 au dépôt de Dilbeek, il fut désigné en 1918 pour le service technique de La Roue (réseau de Bruxelles); il passa ensuite à la ligne aérienne et fut d'abord attaché à la rue Vander Meeren où il fut nommé brigadier, le 1-1-1922.

En 1931, eut lieu son transfert au groupe d'Anvers où on lui confia l'entretien de la ligne aérienne du réseau électrique de Mechelen.



M. Coppens.

Il fut nommé contremaître en 1933, mais 20 ans plus tard, on déposait les fils de trolley dans la ville archiépiscopale. Heureusement, M. Coppens allait trouver à s'employer sur les lignes électriques anversoises où il resta en fonction jusqu'au moment où il eut ses 65 ans, le 1<sup>er</sup> août 1964.

M. Coppens a toujours été apprécié par ses chefs et tous ceux qui ont travaillé avec « Gust » conserveront de lui un excellent souvenir.

**Il vaut mieux allumer une seule et minuscule chandelle que maudire l'obscurité.**

Proverbe chinois.

## De source généralement bien informée,



### LA FÉE DE L'ESCAUT

Il y a quelques mois, a eu lieu à Antwerpen, pour la 5e fois, l'élection de la « fée de l'Escaut ».

Les candidates à ce titre n'étaient pas les premières venues; en effet, il



La ravissante Mlle Rita Van Gucht n'a pas encore sa baguette de fée, mais elle a déjà ensorcelé M. Bert Peleman, homme de lettres et collaborateur très connu de la T.V. flamande qui la soumet à un feu croisé de questions.

ne suffisait pas d'être jolie, car une des conditions stipulait que la candidate devait parler quatre langues et qu'elle devait avoir, cela va sans dire, une connaissance approfondie de tout ce qui se rapporte à l'Escaut.

Un jury, présidé par un représentant du Ministre des Communications et composé entre autres de membres des services touristiques de la province d'Anvers et de la Flandre Orientale, de représentants de la presse et de la T.V., a attribué le titre de Fée de l'Escaut, après une sévère sélection parmi vingt et une candidates, à Mlle Rita Van Gucht, fille de notre collègue M. F. Van Gucht, de Brasschaat, conducteur AB au dépôt de Merksem.

La nouvelle Fée de l'Escaut vient d'avoir 20 ans; elle est régente en langues germaniques et elle est très au

nous

apprenons ...

courant des œuvres et de la vie de W. Shakespeare.

Nous félicitons Mademoiselle Van Gucht et ses heureux parents pour cette enviable distinction.

### UN ARTISTE DE LA PHOTOGRAPHIE

M. Pierre Gilliams, commis à l'atelier de Kessel-Lo, vient de recevoir le titre d' « artiste F.I.A.P. (Fédération Internationale des Arts Photographiques) » de Berne; le diplôme lui a été remis au siège de la section belge de la Fédération à Bruxelles.

Nous félicitons notre collègue d'avoir remporté cette brillante distinction à cause des critères de sélection excessivement sévères qui caractérisent l'attribution de ce titre. Celui-ci lui a été accordé, compte tenu du choix artistique de ses sujets, de sa technique soignée et des qualités de la reproduction.

Depuis 7 ans, M. Gilliams a déjà remporté des dizaines de premiers prix, des diplômes et des médailles, tant en Belgique qu'à l'étranger.

Les nombreuses invitations de participation à des concours photographiques qui lui parviennent, prouvent à suffisance la réputation qu'il a acquise parmi les organisateurs de salons de photographies artistiques.

### BRUXELLES : EXPANSION VERTICALE

Décrivant l'immeuble-tour de trente-deux étages qui s'élève à la place Madou, à Bruxelles, la **Chronique des travaux publics** relève les sommets de la capitale. En y comprenant des immeubles qui sont encore en construction ou à l'état de projet cela donne les hauteurs suivantes : Colonne du congrès : 48 m; Prévoyance sociale : 69 m; Botanic : 72 m; Willems : 75 m; Westbury : 80 m; Porte de Namur : 90 m; Hilton : 95 m; Atomium : 102 m; Palais de justice et tour Madou : 104 m; Hôtel de ville : 114 m; Centre international : 117 m; Tour du Midi : 154 m. Ces hauteurs sont données à partir du sol, lequel se trouve lui-même à des hauteurs fort différentes d'un endroit à l'autre à Bruxelles, par rapport au niveau de la mer. Notons qu'à Anvers le **Torengbouw** et la cathédrale ont respectivement 112 et 126 m de hauteur.

## NOUVELLES DES EXPLOITATIONS

### GROUPE NAMUR - LUXEMBOURG

Depuis le 31-5-1964, un service public d'autobus, fonctionnant uniquement le dimanche, est organisé entre Alle-sur-Semois et Jemelle, à l'intention des touristes visitant la basse Semois Namuroise.

★

Depuis le 31 mai, le service public urbaine d'autobus Namur (Hayettes) - Beez a été prolongé de Beez (Pont) ancien terminus jusqu'à Beez (place communale).

### GROUPE DU HAINAUT

Les services publics d'autobus Mons - Hyon - Ciplu et Mons - Cuesmes - Jemappes ont été fusionnés en un seul service dénommé Mons - Hyon - Ciplu - Mons - Cuesmes - Jemappes - Ghlin avec extension et variantes. Cette dernière ligne a été mise en service le 31 mai 1964.

### GROUPE FLANDRE OCCIDENTALE

Depuis le 1-7-1964 c'est la « Société de Transports Routiers de Voyages » dont le siège est à Paris qui devient le fermier de notre société pour l'exploitation du service public d'autobus De Panne - Adinkerke - frontière française (en direction de Dunkerque).

### NOTRE ABONNE LE PLUS ELOIGNE

En examinant récemment une note du service financier de l'Administration Centrale annonçant le paiement d'un abonnement à « Nos Vicinaux » par une banque de Cape Town, nous fûmes assez étonnés de constater que le nom de l'abonné, Elspeth Read, était précédé des lettres Mrs ce qui signifie Madame ou Mademoiselle en anglais.

Nous vérifiâmes la fiche d'abonnement et nous constatâmes qu'un certain E. Read, habitant Grove Walk-Claremont, en Afrique du Sud, était déjà abonné à Nos Vicinaux depuis... DIX ans !

A notre demande, l'intéressée a bien voulu nous faire savoir qu'elle (Miss Read) émigra en 1936 en Afrique du Sud et travailla au service des P.T.T. comme dessinatrice industrielle. Elle a toujours été fascinée par les chemins de fer et elle est abonnée à une quinzaine de revue de chemins de fer ! Elle a visité notre réseau au cours d'un voyage avec des amateurs anglais.

Ainsi, nous savons maintenant que c'est une abonnée qui, tous les deux mois, reçoit Nos Vicinaux à quelque 9.500 km d'ici !

# Fins de carrières • • Fins de carrières • • Fins de carrières • • Fins de carrières



**B. Thonnon**  
Entré comme receveur en 1919, il devint commis de 2e cl. en 1922 et termina sa carrière comme ch. de service à Hasselt.



**L. Rijkbosch**  
Est entré en service le 3-4-1923 comme receveur, à Destelbergen où il a achevé sa carrière.



**E. Devraux**  
Est entré en service, le 2-12-19, comme conducteur à Charleroi où il a terminé sa carrière.



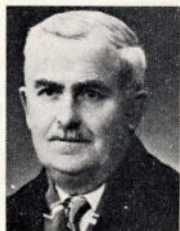
**J. Sinnaeve**  
Est entré en service, le 19-7-20, comme conducteur él. à Oostende où il achève sa carrière.



**E. Paris**  
Est entré en service, le 20-10-25, comme conducteur à Charleroi où il a passé toute sa carrière.



**Ch. Dejonghe**  
Est entré en service, le 1-4-1922, à Bruxelles. Lors de sa mise à la pension il était receveur au dépôt de La Roue.



**L. Vincken**  
A débuté le 20-1-1919, il a terminé sa carrière comme machiniste de 1ère cl. à Lanaken.



**O. Reniers**  
A débuté le 15-8-1919 sur les lignes du Brabant. A été pensionné comme conducteur A.R. à Tienen.



**P. Goovaerts**  
A débuté comme receveur le 5-9-17 à Bruxelles. Il fut nommé contrôleur à Cureghem le 1-1-1932 et a été pensionné dans ce grade.



**F. Mercier**  
A débuté le 1-12-1912 sur les lignes du Hainaut. Il a terminé sa carrière au dépôt d'Eugies.



**A. Peeters**  
A débuté comme receveur à Antwerpen, le 19-7-19, et fut nommé commis de 2ème cl. à la direction régionale.



**J. Backx**  
A débuté, le 6-9-1918, comme receveur à Merksem où il a passé toute sa carrière.



**A. Hareq**  
Entré en service le 15-4-1922, sur les lignes de Nivelles, il a été pensionné comme conducteur A.R.



**J. Libert**  
Entré en service le 10-7-1919, il a été pensionné comme chef-receveur à Ohey.



**C. Verreydt**  
Entré le 16-9-21 comme chauff-élec. à Rumst, il y a terminé sa carrière.



**A. Ausseloos**  
Entré en service le 15-3-1915, il a pris sa pension comme ouvrier d'élite à Kessel-Lo.



**Van der Elst**  
Entré en service comme receveur le 6-4-1923, il a été pensionné comme receveur à Grimbergen.



**L. Janssen**  
Est entré en service, le 19-7-19, comme conducteur élect. à Zurenborg où il a terminé sa carrière.



**V. Kerekhoven**  
Est entré en service comme receveur à Merksem où il a passé toute sa carrière.



**M. Verwilghen**  
Est entré en service le 1-3-1922, à Hamme, où il a passé toute sa carrière.



**K. De Bruyn**  
Est entré en service le 20-10-24, à Merksem, où il a terminé sa carrière comme chef-receveur.



**F. Tuyvaerts**  
Est entré en service le 30-6-1922 comme receveur à Grimbergen où il a terminé sa carrière.



**V. Wallendael**  
Est entré en service comme receveur à Charleroi, le 21-6-1921, où il a terminé sa carrière.



**A. Maes**  
Entré en service le 6-4-26, comme receveur, fut nommé contrôleur à La Louvière et pensionné à ce grade.

# Remise de distinctions honorifiques au groupe du Hainaut

**S.N.C.V.**

La remise de distinctions honorifiques aux agents du groupe du Hainaut a bénéficié, le samedi 6 juin, d'un temps splendide et, ajoutons-le, d'une parfaite organisation.

M. Royen, Ingénieur en Chef-Chef de service, présidait pour la première fois la cérémonie, entouré de ses ingénieurs, de ses principaux chefs de service ainsi que des deux assistantes sociales du groupe.

La vaste salle du Waux-Hall de Mons était bien remplie, lorsque M. Royen prit la parole. Il retraça d'abord brièvement l'historique de la Société et se plut à souligner qu'elle était une des rares sociétés d'intérêt public qui équilibrait ses comptes et que ce résultat était obtenu grâce au dévouement du personnel; cette fidélité à l'entreprise, ajouta-t-il, a permis à la S.N.C.V. de traverser 70 ans d'existence parfois mouvementée. M. Royen cita encore quelques statistiques et termina son allocution en félicitant les agents présents.

On procéda alors à l'appel des décorés et tandis que M. Royen remettait personnellement le bijou à chaque jubilaire, celui-ci était photographié. Cette initiative a été très appréciée, car chacun a reçu ainsi un souvenir personnalisé de ce jour qui fait date dans sa carrière. Un vin d'honneur fut ensuite servi et, avant de se retirer, M. Royen tint à dire tout le plaisir qu'il avait eu à présider cette cérémonie.

Nous donnons ci-dessous la liste complète des décorés.

## ORDRE DE LA COURONNE

### Chevalier

Tonnoir, Octave, chef de service 2<sup>e</sup> classe.

### Palmes d'Or

Robert, R., commis 2<sup>e</sup> cl.; Fautre, Victor, contrôleur; Mondonne, Jos., contrôleur; Roland, Isaac, contrôleur; Vandenbrande, Georges, contrôleur; Dieu, J. B., contrôleur; Foulard, A., contrôleur; Lassoie, M., contrôleur.

### Palmes d'Argent

Barbier, J., ouvrier qualifié.

### Médaille d'Or

Canon, F., receveur; Hallet, A., conducteur; Bertinchamps, Raymond, receveur; Cambier, Marcel, receveur; Dewerd, Pierre, conducteur; Hens, Henri, receveur; Otlet, Dauphin, conducteur; Morsaint, Ernest, receveur; Pierre, Jules, receveur; Van Assche, Raymond, conducteur; Vermeulen, Guillaume, conducteur; Dumont, A., conducteur; Forgeron, E., receveur; Maldague, L., receveur; Mainil, Noël, receveur; Huon, A., receveur; Raman, L., receveur.

## ORDRE DE LEOPOLD II

### Chevalier

Burvenich, Eugène, commis de 1<sup>re</sup> classe; Jorio, Pierre, commis de 1<sup>re</sup> classe.

### Médaille d'Or

Dubray, F., piocheur.

## 35 ANNEES DE SERVICE

### Croix civique de 2<sup>me</sup> classe

Van de Mergel, A., contrôleur; Berlemont, A., chef de mouvement de 2<sup>e</sup> cl.; Devos, A., surveillant V.T. de 2<sup>e</sup> cl.; Quertinmont, G., contrôleur.

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

Lerminiaux, G., receveur; Roch, Fr., conducteur él.; Pardon, J., piocheur; Van Gompel, M., aiguilleur; Chevalier, R., conducteur A.B.; Comez, E., ouvrier qualifié 1<sup>re</sup> cl.; Marchand, A., aiguilleur; Simon, M., ouvrier qualifié 1<sup>re</sup> cl.; Vreux, L., piocheur; Polet, Th., receveur; Picheny, A., receveur; Boudart, S.,

aiguilleur; Berlemont, Z., conducteur A.B.; Lamote, C., piocheur; Vander-schueren, E., brigadier; Jadot, R., receveur; Samyn, Ch., conducteur; Roelens, H., chef piocheur; Trio, R., piocheur; Dufour, M., chef piocheur; Baillet, A., receveur; Mayence, R., électricien; Vanholland, A., piocheur; Fromont, J., manœuvre; Praet, J., piocheur; Walraevens, H., piocheur.

## 25 ANNEES DE SERVICE

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

Demamet, R.; Estievenart, Julia (Mlle); Marchand, R.; Queriat, G.; Wantier, E.; Finet, J.; Adam, A.; Barbiot, P.; Berger, A.; Lasselin, R.; Lebrun, L.; Portier, J.; Gilbert, R.

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

Gérard, C.; Jurion, R.; Remy, L.; Appart, N.; Colla, H.; Leroy, R.; Chalet, F.; Charles, G.; Gyssels, Ed.; Noël, M.; Passager, Em.; Samain, G.; Videz, L.; Vilain, H.; Vincent, Ch.; Godefroid, L.; Lassois, L.; Lenoir, A.; Piret, P.; Urbain, G.; Peeters, G.; Quiévreux, R.; Dubois, A.; Lemaire, L.; Bossaert, L.; Baril, V.; Boseret, A.; Chapelle, R.; Descendre, H.; Decock, R.; Durieux, J.; Doucy, A.; Dehaye, M.; Gilson, G.; Lixon, G.; Quenon, H.; Vanderhelfen, I.; Walraeve, G.; Beaufays, C.; Guyot, G.; Hoebaux, J.; Hautman, F.; Parent, M.; Luc, Marcel; Collignon, R.; Cornet, V.; Dauvin, M.; Delsart, F.; Sente, L.; Siriez, V.; Troch, L.; Verstraeten, L.; Aerts, H.; Lechien, Fr.; Pottiez, G.; Closset, J.; Menart, Ch.; Haulotte, M.; Herbecq, E.; Bouchez, Arthur; Depinois, R.; Demoustier, E.; Miroir, H.; Vilain, R.; Duvivier, L.



De droite à gauche, M. Hanicq, chef de service de 1<sup>ère</sup> cl., M. Watelet, conseiller adjoint, M. Royen, Ingénieur en chef chef de service, M. Blanquet, ingénieur en chef, M. Botton, ingénieur et Mlle Chermanne, assistante sociale.

# Chronique sociale

## *Le fonctionnement de la Caisse de Répartition d'allocations aux Invalides (C.R.I.)*

Dans les deux chroniques précédentes, nous avons exposé les principes et les modalités de fonctionnement de la C.R.A.

Aujourd'hui, nous nous proposons de vous entretenir d'une autre institution sociale créée en faveur du personnel de la S.N.C.V., à savoir la « Caisse de Répartition d'allocations aux agents de la S.N.C.V. devenus Invalides » (en abrégé = C.R.I.).

### *1. But de la C.R.I.*

La C.R.I. a été constituée en vue de l'attribution d'une allocation aux affiliés qui ne peuvent être maintenus en service à la S.N.C.V. par suite :

- de l'absence d'emploi en rapport avec leurs aptitudes physiques;
- de l'absence de capacité pour un autre service;
- d'incapacité définitive à tout emploi.

### *2. Alimentation de la C.R.I.*

La Caisse est alimentée par les versements des affiliés en service actif à la S.N.C.V. ou en congé sans solde dûment autorisé, et par ceux de la S.N.C.V.

Le versement de l'affilié représente actuellement 0,3 % de sa rémunération; celui de la S.N.C.V. est au minimum 0,9 % de cette même rémunération.

### *3. Détermination des affiliés.*

Les agents effectifs et assimilés - effectifs de la S.N.C.V. - sont affiliés d'office à la C.R.I.; par contre, les agents temporaires n'y sont pas affiliés.

### *4. Conditions d'octroi.*

— L'allocation C.R.I. est octroyée aux affiliés comptant au moins 10 ans de service à la S.N.C.V. et répondant aux conditions énumérées sub. 1-ci-avant.

— L'allocation C.R.I. peut toutefois être refusée si l'invalidité est le résultat de circonstances ou de faits anormaux dont l'appréciation appartient au Comité de Gestion de la Caisse.

— L'allocation C.R.I. est retirée au bénéficiaire qui reprend une activité professionnelle, de quelque nature qu'elle soit.

— L'allocation C.R.I. peut éventuellement être cumulée avec les indemnités qui reviennent, d'autre part, à l'invalidé, du fait de son invalidité, mais sans que l'ensemble des ressources ainsi constituées puisse dépasser les 85 % de la rémunération qu'il obtiendrait s'il était en service actif à la S.N.C.V.

Toutefois, pour les bénéficiaires qui, lors de leur admission à la C.R.I., étaient dans leur 35<sup>e</sup> année de service ou leur 58<sup>e</sup> année d'âge au moins, le cumul sans plafond est autorisé ainsi que la faculté d'exercer une activité professionnelle en dehors de la S.N.C.V.

— Le montant des allocations est adapté en cas de modification du taux de la rémunération des agents de la S.N.C.V. en activité de service et du montant des diverses allocations sociales (mutuelle, chômage, estropié-mutilé, etc.).

— L'allocation C.R.I. cesse d'être payée lorsque l'invalidé atteint l'âge de 65 ans; à ce moment, il peut faire valoir ses droits à une allocation C.R.A.

### *5. Modalité de calcul de l'allocation C.R.I.*

Le montant de l'allocation C.R.I. est calculé à raison de 1 % par année de service à la S.N.C.V. du montant brut de la dernière rémunération d'activité.

Lorsque, comme c'est souvent le cas, l'allocation C.R.I. est accordée au terme d'une absence pour cause de maladie, cette période est assimilée au service actif pour la fixation du nombre d'années de service, toutefois, les prestations éventuellement fournies avant l'âge de 16 ans n'entrent pas en ligne de compte.

### *6. Gestion de la C.R.I.*

La Caisse est gérée par le Comité de Gestion de la C.R.A.

Pour les allocataires répondant à la clause citée ci-dessus des « 58 ans d'âge », les années passées à la C.R.I. sont prises en considération (avec maximum de 35) pour le calcul de l'allocation C.R.A.

\* \* \*

### *7. Déclassement pour cause d'incapacité physique ou pour réforme de structure.*

La Caisse C.R.I. octroie également une allocation aux agents de la S.N.C.V. qui, ayant au moins 55 ans d'âge, ou 25 années de service, sont placés dans un emploi de catégorie inférieure pour raison d'incapacité physique.

Le montant de l'allocation équivaut à la différence barémique entre la rémunération supérieure dont ils bénéficiaient dans leur ancien emploi et celle dont ils jouissent dans leur nouvelle fonction. Il en est de même pour les agents qui comptent au moins 15 années de service (à partir de l'âge de 16 ans), lors d'un déclassement survenu à la suite d'une suppression d'emploi pour cause de transformation du mode d'exploitation ou de réforme de structure.

# CONCOURS DE SECURITE INTER-GROUPES

SITUATION AU 30 JUIN 1964

<b>LIEGE 4</b> (personnel Omal-Verlaine)	<b>3.407 jours sans accident</b>
<b>LIMBOURG 1</b> (ateliers et entretien Hasselt)	<b>2.084 jours sans accident</b>
<b>BRABANT 4</b> (Petite Brigade V.T.)	<b>1.629 jours sans accident</b>
<b>LIEGE 2</b> (pers. Bassenge-Oreye-Tongerren)	<b>1.387 jours sans accident</b>
<b>LIEGE 6</b> (personnel Bressoux-Rocourt)	<b>1.344 jours sans accident</b>
<b>HAINAUT 2</b> (V.T. La Louvière + Brig. vol.)	<b>1.342 jours sans accident</b>
<b>LIEGE 8</b> (Atelier St-Gilles - V.T. - Ligne Aér.)	<b>1.311 jours sans accident</b>
<b>LIEGE 12</b> (Atelier St-Gilles)	<b>1.188 jours sans accident</b>

Groupe	Equipe	Jours	Groupe	Equipe	Jours
Liège	10	882	Flandre Occidentale	3	249
Flandre Orientale	3	670	Hainaut	16	229
Brabant	21	579	Namur-Luxembourg	3	221
Hainaut	13	557	Anvers	10	221
Flandre Occidentale	1	515	Brabant	9	190
Brabant	15	496	Brabant	19	174
Anvers	1	456	Brabant	6	168
Anvers	11	454	Brabant	17	166
Anvers	5	442	Hainaut	20	164
Liège	11	432	Flandre Occidentale	2	159
Brabant	18	420	Namur-Luxembourg	5	152
Liège	1	356	Hainaut	18	147
Flandre Occidentale	5	351	Hainaut	15	144
Brabant	20	350	Flandre Orientale	6	142
Anvers	13	327	Hainaut	9	132
Limbourg	4	324	Anvers	9	131
Brabant	16	323	Anvers	2	128
Brabant	2	316	Namur-Luxembourg	4	125
Brabant	10	305	Namur-Luxembourg	2	123
Anvers	6	304	Brabant	11	119
Hainaut	10	279	Hainaut	3	117



accordées au cours des  
mois de mai-juin 1964

## GROUPE D'ANVERS

Les équipes 1, 2, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12 et 13 ont touché ensemble 4.891 F.

## GROUPE FLANDRE ORIENTALE

Les équipes 2, 3 et 6 ont touché ensemble 2.388 F.

## GROUPE

### FLANDRE OCCIDENTALE

Les équipes 1, 2, 3 et 5 ont touché ensemble 2.871 F.

### GROUPE DU LIMBOURG

Les équipes 1 et 4 ont touché ensemble 3.186 F.

### GROUPE DU BRABANT

Les équipes 2, 4, 6, 9, 10, 11, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21 et 23 ont touché ensemble 5.739 F.

### GROUPE DE LIEGE

Les équipes 1, 2, 4, 6, 8, 10, 11 et 12 ont touché ensemble 4.236 F.

### GROUPE DU HAINAUT

Les équipes 1, 2, 3, 5, 9, 10, 11, 12, 13, 15, 16, 18, 20 et 21 ont touché ensemble 4.614 F.

### GROUPE NAMUR-LUXEMBOURG

Les équipes 2, 3, 4 et 5 ont touché ensemble 1.011 F.

**DONC POUR LES 8 GROUPE  
D'EXPLOITATION 28.936 F. DE  
PRIMES ONT ETE ACCORDEES  
EN MAI ET JUIN 1964.**

## CONCOURS ANNUEL DE L'ALMANACH DE L'A.I.B.

(Association des Industriels  
de Belgique)

Sur les 4149 réponses parvenues dans les délais, 1448 participants ont répondu exactement aux questions principales.

Nous sommes heureux et fiers de signaler que le 1<sup>er</sup> prix, d'une valeur de 5.000 fr., a été remporté par un agent du Groupe de Namur-Luxembourg, **Hamende Eugène**, de l'atelier d'Andenne.

Il est suivi par son chef de service, **M. Lefever**, inspecteur technique, qui remporte la 6<sup>me</sup> place.

Voici les noms des autres lauréats appartenant à la S.N.C.V. :

**Boutfeu O.** (Namur-Lux.); **Van Dyck P.** (Anvers); **Maris A.** (Namur-Lux.); **Van Echelpoel A.** (Anvers); **Lasters G.** (Anvers); **Bigare H.** (Namur-Lux.); **Guyot R.** (Namur-Lux.); **Gilsoul J.** (Namur-Lux.); **Genon M.** (Namur-Lux.); **Demblon J.** (Namur-Lux.); **Smal E.** (Namur-Lux.); **Depas F.** (Namur-Lux.); **Decloux A.** (Namur-Lux.); **Froment J.** (Namur-Lux.).

Nous tenons à souligner que tous les lauréats du groupe Namur-Luxembourg appartiennent au dépôt ou l'atelier d'Andenne-Seilles.

# En tram à vapeur, dans la province de Liège... en 1964 !

## De Blégny - Trembleur à Warsage (SNCB) sur 6 km de voie métrique

Le comité des Amis du Musée du Tram a déjà montré, à diverses reprises, non seulement qu'il avait de la suite dans les idées, mais qu'il avait également la volonté de réaliser celles-ci.

Il est, en effet, facile de lancer dans la conversation : « Tiens, on devrait profiter de l'existence d'une des dernières lignes métriques à vapeur en Belgique et y organiser des voyages pour les amis du chemin de fer et les touristes. »

Par contre, acheter une remorque électrique aux Vicinaux, la faire transporter à Blégny-Trembleur, obtenir à la fois l'autorisation du charbonnage d'Argenteau et, un samedi, le concours du personnel, réunir plus de 60 participants, réserver une voiture de chemin de fer de Bruxelles à Liège et un autobus de Liège à Blégny et, finalement, faire un magnifique voyage sur une voie serpentant à travers les vergers, les prairies et les bois, croyez-nous cela exige un travail d'organisation considérable.

C'est cependant ce que l'AMUTRA a réalisé. Le samedi 6 juin, par un temps splendide, le bus vicinal arriva à destination avec un certain retard, à cause d'un intempestif détournement de voirie locale. Mais, lorsque les amis du Musée du tram eurent pris place dans la remorque à bogie, nu-

mérotée Amutra n° 1, et que le machiniste eut annoncé le prochain départ par le bruit assourdissant du sifflet à vapeur, leur rancœur contre l'autobus s'évanouit et le contentement se lisait sur tous les visages.

La plupart des participants découvriraient, pour la première fois, cette jolie région des environs de Visé et des Fourons. Rappelons que nous

pris la reconstruction de la section de Dalhem à Warsage, démontée par les Allemands durant la guerre 1940-1944, pour une raison encore inconnue. A partir du mois de juillet 1952, l'excellent anthracite du charbonnage d'Argenteau put à nouveau être transporté sur trucks à écartement métrique, jusqu'à la gare S.N.C.B. de Warsage. Le tracé de cette ligne se distin-



*Sur le territoire de Dalhem, se trouve un des rares tunnels construits pour les Vicinaux, d'une longueur de 144 m. L'entrée et la sortie du tunnel ont reçu, en 1904, un décor médiéval; les lettres C.V. sont gravées dans la pierre de clé de voûte.*

avons consacré un article à cette ancienne ligne vicinale, dans le n° 44 de Nos Vicinaux en 1953. L'année précédente, la S.N.C.V., sur les instances du gouvernement, avait entre-

pris la reconstruction de la section de Dalhem à Warsage, démontée par les Allemands durant la guerre 1940-1944, pour une raison encore inconnue. A partir du mois de juillet 1952, l'excellent anthracite du charbonnage d'Argenteau put à nouveau être transporté sur trucks à écartement métrique, jusqu'à la gare S.N.C.B. de Warsage. Le tracé de cette ligne se distin-

gue par un tunnel de 144 mètres de long construit en 1904. Le 2 février 1961, la S.N.C.V. a cédé au charbonnage d'Argenteau l'entière de la ligne et tout le matériel.

La machine sous pression, qui attendait les amis du Tram le samedi 6 juin, avait une plaque de construction des ateliers d'Hornu datée de 1920 et numérotée 1015.

Quant à la remorque, c'était l'ancienne motrice 10023 qui fut transformée en remorque, aux ateliers de Cureghem, sous le numéro 19618. Comme nous l'avons dit, cette voiture appartient désormais à l'AMUTRA.

Les organisateurs firent arrêter le train à diverses reprises pour permettre aux très nombreux photographes et cinéastes, télévision comprise, d'opérer à l'aise.

Cette sortie en tram à vapeur a connu un réel succès et nous avons appris que plusieurs groupements de l'étranger ont déjà retenu une date pour effectuer le même voyage.



*Le convoi était sans doute, un peu anachronique, mais quel plaisir de circuler aujourd'hui en tram à vapeur.*