



# NOS VICINAUX



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

# NOS VICINAUX

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

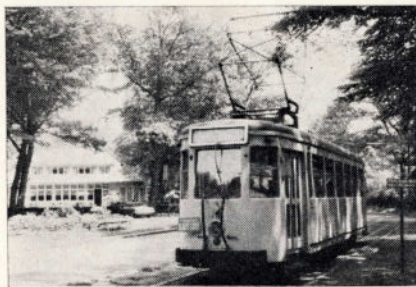
Rédaction : 14, rue de la Science  
Bruxelles 4  
Tél. : 11.59.90 — Ext. : 135

N° 112

SEPTEMBRE - OCTOBRE 1964

## SOMMAIRE

Les services urbains d'autobus d'Oostende . . . . .	3
La section vicinale du corps de transport pendant la guerre de 1914-1918. (Extraits de « Trams de mon cœur ») . . . . .	6
Remise de décorations dans le groupe de la Flandre orientale . . . . .	11
Coup d'œil sur Merksem (Ijskelder), gare de traction vapeur et d'auto- bus . . . . .	12
Qu'est-ce qu'un graphique ? . . . . .	13



Le trajet effectué par le tram 61 « Antwerpen - Schotenhof - 's Gravenwezel » est banal dans sa partie urbaine, mais, à partir de Schotenhof, la ligne dessert de beaux quartiers résidentiels et, vers 's Gravenwezel, elle longe de ravissants bungalows et d'imposantes villas.

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

*Celui qui souhaite vivre une vieillesse heureuse  
se doit de la préparer longtemps à l'avance, ainsi  
il fera de son GRAND âge un BEL âge.*

## La semaine du grand âge

*qui aura lieu du 8 au 15 novembre,  
s'est fixée cet objectif*

*Contre les « vieilles » idées sur la « vieillesse ».*

Il est temps d'en finir avec ces mots vieillis et ces images fausses pour désigner le phénomène le plus important du monde futur.

En effet, nous passons actuellement de la première période de l'humanité, à vie moyenne courte, à une seconde période, à vie moyenne prolongée.

Hier quelques privilégiés, demain des millions de personnes dépassant l'âge adulte seront plongées tout-à-coup dans une période de vie toute neuve à laquelle rien ne les aura préparés.

Les personnes âgées formeront demain le tiers de l'humanité. Il est trop tard pour les considérer comme des « cas spéciaux » ou alors, nous le sommes tous.

Cela n'a plus de sens de s'occuper des « petits vieux ». Il est temps de parler sérieusement et de regarder en face cet avenir de tous, le nôtre fort probablement.

*Vers une auto-adaptation des pensionnés à une vie différente.*

Le grand âge, c'était une chance de loterie pour votre arrière-grand-père, c'est une chose toute naturelle et infiniment probable pour nous.

Mais nous, les candidats centenaires, volontaires ou non, nous ne sommes nullement préparés à cette troisième période d'existence.

Des écueils sans nombre nous attendent au seuil de la « retraite ». Une chose est sûre. *Nous pouvons nous adapter.* Il est possible de réussir merveilleusement son grand âge; mais il faut pour cela une mentalité nouvelle.

*Pour une auto-initiation aux découvertes du troisième âge.*

Le troisième âge, le grand âge doit cesser d'être l'automne ou l'hiver de l'existence humaine.

Pour découvrir tout ce que l'on peut en tirer, il faut aider chacun à se débarrasser des préjugés anti-grand-âge et à voir ce qui mérite d'être vécu et aimé dans cette vie toute différente.

*Des techniques inédites.*

*Le savoir-vivre de la soirée de la vie.*

Devenir « senior », c'est « un savoir vivre » et peut-être même un « savoir faire ».

Il y a tant de choses à connaître pour s'adapter à cette nouvelle période de vie.

*L'adaptation psychologique.*

Il ne faut pas aborder le grand âge, la tête basse et le cœur en échec. Le grand âge est une grande étape, une consécration, et, pourquoi pas ? un aboutissement heureux.

Il faut essayer de comprendre, avec son esprit et son cœur, ce qui nous arrive et s'y adapter.

*L'adaptation nutritionnelle.*

Il va de soi qu'un senior ne mange pas comme un junior. L'organisme n'est plus le même. Ses besoins, ses ressources et ses dépenses ne sont pas pareilles.

La diététique est une science. Tout le monde peut manger n'importe quoi. Mais se nourrir intelligemment, c'est autre chose.

Il convient de savoir ce qui convient au grand âge, et d'adapter ses repas à ses repos.

Vous avez compris...

Vous devinez maintenant l'importance du *changement de la mentalité* et des apports techniques nécessaires à cette **REVOLUTION DU GRAND AGE.**

# Les autobus urbains d'



Le rapport sur le dernier exercice social 1963 contient deux plans montrant les diverses lignes vicinales pénétrant dans Oostende.

La juxtaposition de ces deux cartes, l'une reproduisant la situation de 1952, l'autre celle de 1963, fait ressortir l'extension prise par le réseau urbain d'autobus en une décennie.

En relisant l'histoire vicinale, on peut constater qu'Oostende a toujours eu la cote d'amour auprès des pouvoirs publics comme auprès des dirigeants de la S.N.C.V.! En effet, dans la liste des lignes ferrées vicinales, classées par date de construction, on remarque que la ligne Oostende-Nieuwpoort-Veurne a le numé-

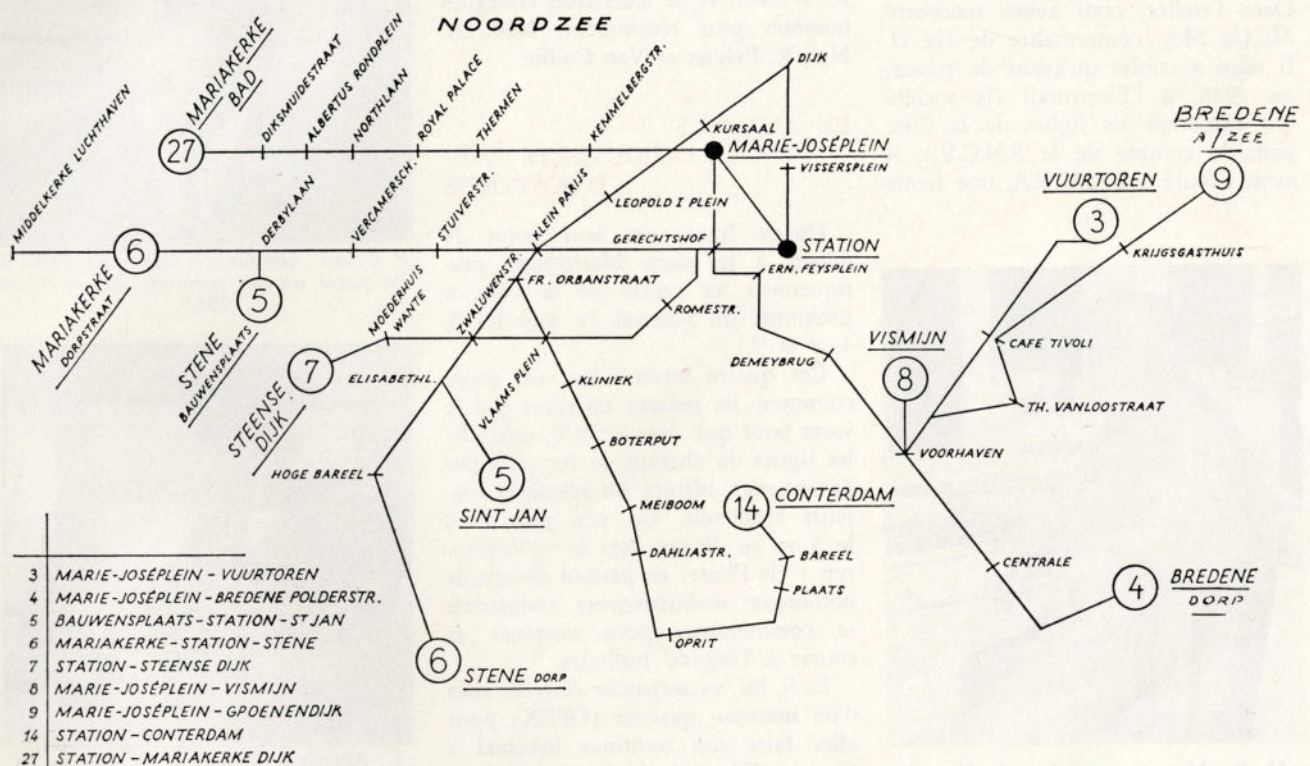
ro 2; de plus, dès 1886, le Directeur Général de Burlet signait le mémoire descriptif de la ligne vicinale Oostende - Bredene - Klemskerke - Wenduine - Blankenberge (1).

Aujourd'hui, il suffit de parcourir les lignes d'autobus d'Oostende aux heures les plus variées de la journée, pour se rendre compte que la population ne peut qu'apprécier les efforts réalisés par la direction des Vicinaux pour améliorer et surtout étendre le réseau.

(1) Voir n° 57 « Nos Vicinaux », juillet-août 1955. « Comment naquit et grandit la ligne Oostende-Knokke ».

## L'ORGANISATION INTERIEURE

Le dépôt et l'atelier d'Oostende sont dirigés par M. Vanderfaillie, ingénieur en chef, aidé de M. Vansteenbergen, Inspecteur technique, qui dépendent, rappelons-le, de la direction régionale de Bruges. Après qu'ils nous aient répondu à un certain nombre de questions sur l'exploitation, nous avons pu prendre contact avec leurs adjoints. D'abord avec M. Neutens, chef de bureau, qui compte 43 ans de service; il est chargé de la compilation, de la présentation et de l'interprétation finale des statistiques de transport, spécialement de celles ayant trait aux ré-



sultats de trois nouvelles lignes inaugurées cette année, le 23 mars 1964. Il s'agit de la double ligne 27 et 14 et celle du 7. (M. Neutens était malheureusement absent lors de la prise des photos). Nous nous sommes alors adressé à son voisin de bureau, M. A. Haghebaert, commis sélectionné, qui s'occupe de tous les horaires et graphiques de service. M. Haghebaert a

privée, qui faisait déjà du transport par autobus dans la région du littoral après la guerre de 1914-18. M. De Mey dirige actuellement l'atelier d'entretien d'un parc d'une trentaine d'autobus. Il nous sera permis de souligner que ce matériel composé de Brossel 75 et 80 DAR a été mis en service en 1955, et est toujours en excellent état.



De gauche à droite : MM. R. Van Coillie, J. Snauwaert, R. Pylser.

débuté, en 1927, comme agent saisonnier et, en 1930, est devenu effectif.

Comme nous voulions nous en tenir aux agents s'occupant des autobus, nous avons quitté le bâtiment de la direction pour descendre au dépôt vicinal situé également en bordure de la Nieuwpoortse steenweg. Dans l'atelier, nous avons rencontré M. De Mey, contremaître de 1<sup>re</sup> cl. Il nous a confié qu'avant de passer, en 1928, à l'Electrorail (la société qui exploitait les lignes de la Côte pour le compte de la S.N.C.V.), il avait débuté à la SATRA, une firme

Nous dirigeâmes alors nos pas vers la station vicinale probablement la mieux connue de Belgique, celle érigée non loin de la sortie de la gare Maritime et de la station S.N.C.B. Nous y fîmes connaissance du chef de mouvement de 2<sup>e</sup> cl., M. Snauwaert, des contrôleurs Ch. Huys et R. Winnen et de leurs trois collègues nommés plus récemment, MM. A. Nys, R. Pylser et Van Coillie.

### EN AUTOBUS A LA DECOUVERTE D'OOSTENDE

Quatre lignes ont leur point de départ à la place Marie-José, pratiquement au centre de la ville, à proximité du Kursaal, ce sont les 3, 4, 8 et 9.

Ces quatre services ont un trajet commun; ils passent en effet sur le vaste pont qui, depuis 1910, enjambe les lignes du chemin de fer puis par l'avant-port, offrant un spectacle toujours renouvelé. Un peu plus loin, le 3 va se diriger vers le « Vuurtoren » (le Phare) en passant devant de nombreux établissements industriels et commerciaux pour terminer sa course à l'hôpital militaire.

Le 9, lui, va serpenter dans les rues d'un nouveau quartier (OPEX) pour aller faire son terminus habituel à Groenendijk, à la limite de Bredene



M. O. Verhulst tient le volant depuis le début de la conversion.



M. O. Herman, un ancien, roule en autobus depuis 1955.



P. Coens : conducteur électr. en 1926; il est passé un des premiers aux A.B. en 1955.



M. De Mey, contremaître de 1<sup>ère</sup> cl.



C. Muylle a débuté sur le vapeur en 1927; il conduit depuis 1955.

## LE CHARME D'OOSTENDE

Grâce au généreux soleil de l'été 1964, Oostende aura été, cette année, un des lieux de villégiature les plus agréables du nord de l'Europe.

Car, à Oostende, le touriste européen trouve à des prix raisonnables et dans un cadre agréable, tout ce qu'il aime que ce soit le verre d'eau thermale presque gratuit ou les meilleures bières du monde servies sur des terrasses à l'abri du vent!

Et quelle belle promenade on peut faire, le long d'une digue de 7 km, à front de mer.

Un quartier qui a toujours la faveur des villégiateurs; c'est celui des pêcheurs en blouse rouge et en ciré qui partent à la pêche à bord de barques vermoulues pour ramener, dès l'aube, leur chargement de poissons colorés. La ville compte 56.000 habitants mais c'est par milliers que des Belges, pensionnés ou non, y ont un second domicile, ce qui fait qu'hiver comme été il y a toujours de l'animation.

(voir photo); ce n'est que matin et soir que l'autobus pousse jusqu'à Bredene-aan-Zee, par la route royale.

Le 4, pour sa part, a son terminus à Sas-Slykens, à la Polderstraat à proximité d'une immense pièce d'eau, le Spuikom, peu connue des estivants; le matin et le soir, le service est prolongé jusqu'à Bredene dorp.

Le 8 va desservir la « Vismijn » (la Minque aux Poissons) où les bateaux déchargent directement à quai leurs cargaisons de poisson. Ici l'autobus n'a fait que remplacer le tram.

L'autobus 6 a son point de départ à Mariakerke (village) et le 5, non loin de là. On voit très bien sur la carte qu'à partir de Derbylaan ils ont un parcours commun, dans la



La Marie-Joséplein, à proximité du Kursaal, est le « point central » d'Oostende.

partie la plus vivante et la plus commerçante de la ville. Ils passent à proximité de la gare S.N.C.B. et du Kursaal.

Il y a environ 100 mètres depuis le boulevard du Vindictive jusqu'au petit pont de l'écluse du bassin intérieur sur lequel des millions de villégiateurs ont passé. Cet arrêt pour la gare est mieux connu des Ostendais sous le nom de « Waterhuis » qui désigne un très ancien café-brasserie situé en face du point d'arrêt.

Ces deux autobus suivent les quais du port puis s'engagent dans la Van Iseghemlaan pour arriver devant le Kursaal. Ils passent ensuite par le lieu-dit « Klein Parijs », au croisement de la chaussée de Thourout et de la très commerçante Jan Pieterslaan. Le 5 se dirige alors vers la Elisabethlaan et la cité Edebau, tandis que le 6 continue jusqu'à Stene où il trouve une clientèle assurée.

En saison touristique, le 6 est prolongé jusqu'au champ d'aviation de Raversyde et, chaque jour, de nombreux villégiateurs empruntent ce bus pour aller passer quelques heures à admirer l'arrivée incessante des

avions-cargos venant d'Angleterre. La terrasse du café-restaurant est située en bordure de la piste ce qui rend le spectacle beaucoup plus agréable qu'à Zaventem.

Pendant les saisons 1963 et 1964, la Direction de Bruges a mis à l'essai un service n° 18 destiné à amener les touristes aériens directement de Raversyde à Oostende-station, sans arrêts intermédiaires. Ce service ne sera pas maintenu; en effet, si les Anglais arrivent nombreux par avion, ils ne sont guère individualistes et préfèrent se confier à des agences qui viennent les prendre en groupe par autocar.

Les services 27 et 14 sont jumelés, si l'on peut dire; c'est le même véhicule qui part de Mariakerkebains, généralement bien chargé car les habitués de cette charmante plage ne sont qu'à 13 minutes du centre d'Oostende. Arrivé à son terminus, près de la gare, le conducteur change son film et poursuit sa route sous n° 14; il va desservir, à 15 minutes de là, le quartier Conterdam et la commune de Stene en bordure de l'autostade.



Les vastes installations de la Minque aux poissons.



Groendijk, la limite d'Oostende et de Bredene.

Citons encore pour mémoire le bus n° 7 qui dessert un quartier en pleine expansion.

#### LE TARIF

Le ticket direct se vend fr. 4,50 et, en utilisant les cartes de 14 voya-

ges à 50 fr., chaque déplacement par autobus ne revient qu'à fr. 3,60 environ. Mais l'avantage le plus important accordé par la S.N.C.V. c'est la possibilité d'utiliser les correspondances en 6 points différents, permettant d'emprunter deux lignes pour 5 fr.

\*\*\*

Il est visible que les habitants d'Oostende apprécient et utilisent leur réseau urbain d'autobus, car hiver comme été, on peut constater que nos véhicules amènent dans le centre, de nombreux voyageurs venus des quartiers périphériques en plein développement.

## La section vicinale du Corps de transport pendant la guerre 1914-1918

*Il y a cinquante ans, se déchaînait la guerre la plus meurtrière que le monde ait connue. Il peut paraître vain, à l'heure où l'on ne parle que d'esprit européen, et surtout après avoir subi une deuxième invasion, de rappeler encore ces faits de guerre. Néanmoins, de nombreux témoins sont encore parmi nous pour attester l'immense élan de patriotisme qui, en 1914, dressa tout un peuple conscient de son bon droit.*

*Nous avons pensé que l'occasion était toute trouvée de faire connaître aux jeunes agents ce que fut le Corps de transport qui assura les communications, derrière le front de l'Yser, par un réseau de chemins de fer à voie étroite.*

*Nous avons choisi dans le recueil inédit « Trams de mon cœur », dû à la plume de M. Debot, ingénieur pensionné de la S.N.C.V., ces souvenirs de guerre où l'humour ne perd jamais ses droits.*

### PREMIERS MOIS DE GUERRE.

Dès le début de la guerre en août 1914 notre ville connut tout de suite une animation inaccoutumée : convois de troupes, groupes d'engagés volontaires, puis de réfugiés inondèrent les rues ensoleillées.

Une ou deux fois, les trams vicinaux furent réquisitionnés pour transporter des militaires.

Dans leur enthousiasme, les agents n'avaient rien trouvé de mieux que de pavoiser les locomotives aux couleurs nationales.

Cela mit le directeur dans une grande fureur.

— « Vous comprenez, dit-il au chef de service, si l'ennemi apprend la chose, il est capable de venir réquisitionner notre matériel. Nous autres, nous sommes société privée et la guerre, c'est pour les militaires. »

L'idée de la nation armée n'existait pas encore à l'époque.

Il suffit d'une nouvelle : la menace allemande sur la ville, pour bousculer complètement mon existence.

Mes parents décidèrent soudaine-

ment de quitter la ville avec mon jeune frère, toutefois, mon père, réquisitionné par son administration, devait attendre des instructions. Nous

partîmes à trois pour De Panne, pour y attendre la suite des événements.

La retraite d'Antwerpen nous mit l'âme à l'envers.



*On reconnaît le style architectural de nos stations du début du siècle, mais le nombre de voies posées est exceptionnel. Il s'agit de la gare vicinale de Poperinge, vers 1915. L'auteur de ces souvenirs de guerre, M. Debot, se trouve à l'avant-plan, portant la vareuse bleu marine avec 9 boutons; les deux officiers qui l'entourent sont des Français qui exploitaient la gare-Etat. Les piocheurs appartiennent à la section vicinale.*

De Panne fut bourrée de militaires pendant deux ou trois jours, puis le calme revint.

Peu après, je fus intrigué, à la soirée, par des coups de sifflet répétés au boulevard tout proche de notre résidence.

J'allai voir.

On évacuait le matériel roulant d'Oostende : les trams se suivaient à la queue-leu-leu et se garaient tout le long du boulevard, depuis le dépôt jusqu'à l'avenue de la Mer et au-delà.

La bataille de l'Yser fut engagée peu après.

De Panne fut tour à tour déserte, puis bourrée de troupes.

Au fort de la bataille, nous n'y étions plus très nombreux, et comme on craignait une nouvelle retraite, mon frère et moi nous nous tenions prêts à filer pour Dunkerque par la plage.

Enfin, la bataille prit fin, donnant naissance à une très longue guerre de positions.

En ce qui me concerne, je rongais mon frein. Impossible de laisser ma mère seule avec le « gamin ».

Maman était très courageuse, mais dès que je parlais de m'engager, elle me suppliait en pleurant de ne pas l'abandonner.

En décembre, nous eûmes la joie de recevoir des nouvelles de mon père, qui avait trouvé le moyen de s'échapper du pays pour se réfugier à Londres.

Quelques jours plus tard, nous l'avions parmi nous.

Et c'est ce jour-là que je constatai que les trams roulaient, conduits par des militaires.

J'en avais vu trop !

— « Maman, dis-je, tu as papa maintenant ».

— « Alors, vas-y, me dit-elle tout simplement, si c'est ton goût... »

Le lendemain, j'étais réquisitionné comme civil attaché à l'armée pour le service des vicinaux.

Un corps spécial était en formation et j'avais obtenu de pouvoir y servir.

Je dus attendre le début de 1915 pour pouvoir endosser la tenue d'officier.

## PREMIERES ARMES VICINALES.

Par un matin frisquet et brumeux de décembre, je montai à bord du tram pour Veurne, où je devais prendre mon service.

J'étais quelque peu ému, comme d'usage, lorsqu'on entre en fonctions sous les ordres d'un nouveau chef, dans un milieu totalement différent de celui qu'on a l'habitude de fréquenter.

Le tram démarra à l'heure exacte et, chose qui me frappa, je ne faillis pas être renversé par le choc : on se mit en route tout doucement.

Plus tard, je m'expliquai mieux les causes de cette amélioration certaine : au littoral, les lignes sont toutes de niveau et le démarrage ne s'effectue pas voiture par voiture comme cela se passe fréquemment dans les réseaux à profil accidenté.

Passé l'Oosthoek, la route est droite comme un I jusqu'à Veurne. A chaque ferme, on remarquait du charroi militaire, des sentinelles et le va et vient de soldats.

Une fois entré dans la petite ville aux rues étriquées, on avait l'impression que celle-ci n'avait pas perdu grand-chose de son calme, tout au moins jusqu'à la Grand'Place.

Celle-ci transformée en parking du G.Q.G. connaissait une grosse animation, de même que la rue de l'Est, où dominait le bleu horizon et le rouge des Français.

Le tram avançait lentement, comme les groupes de soldats qui eux louvoyaient d'un trottoir à l'autre, à la recherche de quelque chose à acheter.

Par moment, les peaux changeaient de couleur et les bonnets de police se muaient en chéchias, puis on voyait avancer au pas, raides, trois ou quatre Britanniques qui conservaient leur attitude un peu guindée jusqu'au cours des assauts.

Le tram franchit le pont du canal, pour serpenter dans la rue de la Station déserte.

Place de la Gare, on préparait l'embarquement de tout un contingent d'Africains qui avaient eu les pieds gelés dans les tranchées.

J'eus vite fait d'entrer dans la cour du dépôt pour aller y saluer mon capitaine.

Les formalités de mon installation furent brèves : il me présenta les quelques employés qui travaillaient là dans une voiture transformée en bureau.

J'appris qu'on n'en était encore qu'aux pourparlers relatifs à la formation d'une section spéciale de tramways vicinaux.

— « Vous resterez sûrement avec nous » me dit le capitaine. Cette affirmation me remplit de joie.

Je passai ma matinée à étudier le réseau et les horaires de trams réguliers, ce qui était bien peu de chose pour me tenir en haleine.

Dès ce premier jour de service, je fis la connaissance de l'ennui qui me rongea pendant toute la campagne.

L'après-midi fut plus fertile en incidents.

Il pouvait être trois heures, lorsqu'un avion vint lancer deux bombes dont l'explosion donna deux hautes colonnes de fumée noire, repère probable pour l'artillerie.

Elles étaient tombées dans les environs du pont-rail.

Peu après, l'ennemi se mit à nous bombarder.

C'était ma première expérience, mon premier contact avec les obus.

Ce n'est qu'au troisième projectile que je sortis de la voiture pour voir ce qui se passait.

Le premier obus avait coupé une de nos voitures en deux, blessant légèrement un officier.

Je constatai alors avec stupeur que j'étais le seul être vivant à se trouver encore dans la gare du tram. Aussi estimai-je convenable de faire comme tout le monde, et je me mis à fuir.

Les Allemands étaient des gens méthodiques. Lorsqu'ils tiraient ainsi sur une ville à portée de leur artillerie, ils adoptaient le système décimal : dix obus.

Le dixième venait de faire sauter une toiture des environs, lorsqu'un de mes compagnons déclara imperturbable : « maintenant, c'est fini ! »

Et nous retournâmes vers notre bureau comme si nous avions eu en main un engagement formel de cesser le tir, sur papier timbré.

Nous allions sauter le petit fossé qui nous séparait de la cour, quand il nous vint à l'idée d'aller voir ce qu'il y avait de cassé.

A l'entrée de la place de la gare, je vis passer un soldat blessé ou mort, couché sur une civière de fortune.

Devant le hangar aux marchandises, le spectacle était bien pire. Le trottoir d'une maison était inondé de sang.

Des infirmiers bénévoles ramassaient des débris humains dans des seaux, pour aller les porter Dieu sait où, dans un bâtiment de la gare.

J'avoue très modestement que ce spectacle me donna un choc.

(à suivre.)

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

## NAISSANCES

### ADMINISTRATION CENTRALE

Jean Leon chez M. LIGNY Leon (Forest).

### ANVERS

Dirk chez M. VERVOORT Louis (Minderhout).  
Ann chez M. HAESAERTS Constant (Hever).  
Marc chez M. VAN DEN BULCK Alfons (Emblem).  
Miranda chez M. KLOEK Cornelius (Stabroek).  
Peter chez M. ROYENS Herman (Beerse).  
Patrick chez M. SNIJDERS Henri (St-Lenaarts).

### FLANDRE OCCIDENTALE

Christine chez M. FLORIN Marcel (Heule).  
Jean-Claude chez M. V. CAUWENBERGHE (Diksmuide).  
Patrick chez M. SPOOREN Walter (Nieuwpoort).  
Eddy chez M. DE KEYSER Fernand (Mouscron).

### FLANDRE ORIENTALE

Chantal chez M. GILLIS Juliaan (St-Lievens-Houtem).  
Christine chez M. DE RIDDER Roger (Gijzenzele).  
Dirk chez M. VAN BRITSOM Aloïs (Elversele).  
Dirk chez M. CORVELEYN Alfons (St-Amandsberg).  
Noël chez M. TURTELBOOM Jeroom (St-Lievens-Esse).  
Marianne chez M. DE DECKER Benoit (Hamme).  
Sabine chez M. VANDEVELDE Raoul (Zwijnaarde).

### LIMBOURG

Eddy chez M. BIJNENS Juliaan (Kortesseem).  
Paul chez M. NULENS Michel (Koersel).  
Johan chez M. VANOOSTERHAUT Leo (Gruitrode).  
Marijke chez M. VANLOFFELT Kamiel (Diepenbeek).  
Herlinde chez M. COOMANS Valère (Genk).  
Linda chez M. CLEEREN Jozef (St-Lambrechts-Herk).  
Nicole chez M. PANIS Jan (Rekem).  
Mario chez M. VERHEYEN Jaak (Maaseik).  
Valeer chez M. GIELEN Bernard (Peer).  
Peter chez M. DECKERS Hugo (Eisden).  
Linda chez M. POELMANS André (Houthalen).  
Marleen chez M. RAMAEKERS René (Tessenderlo).  
Marc chez M. STRUYS Willy (Kuringen).

### BRABANT

Rudi chez M. VAN DEN BROECK Joannes (Koekelberg).  
Patricia chez M. DE JONGHE Maurits (Anderlecht).  
Christine chez M. DESMEDT Jozef (Beersel).  
Sonia chez M. NOLMANS Albert (Kessel-Lo).  
Bernard chez M. HENNAUT Jackie (Feluy).  
Lucia chez M. BOGAERTS Antoon (Haacht).  
Ann chez M. NIELS Marcel (St-Kwintens Lennik).  
Hilde chez M. PAUWELS Joannes (Aarschot).  
Anne et Myriam chez M. ADAMS Cyriel (Bekkevoort).  
Fabienne chez M. JONCKERS André (Melin).  
Jean-Marie chez M. COOL Simon (Anderlecht).  
Christa chez M. DE COEN Freddy (Meerbeke).  
Martine chez M. DIERICKX Jozef (Kampenhout).  
Francis chez M. PLAISANT Jacquy (Plancenoit).  
Chantal chez M. ROYEMANS Pieter (Asse).

### NAMUR - LUXEMBOURG

Véronique chez M. DEBRY André (Hamois en Condroz).  
Félix chez M. QUOILIN Alphonse (Monceau en Ardennes).  
Christian chez M. HENUZET Roger (St-Aubin).  
Christine chez M. MASSART Arthur (Velaine sur Sambre).  
Yannic chez M. MARTIN Ernest (St-Servais).  
Jean-Luc chez M. HENRICY Roger (Aubange).  
Jean-Luc chez M. ADAM Marcel (Etalle).

### LIEGE

Mireille G. et Jeannine G. chez M. REUSEN (Montegnée).  
Fabienne chez M. BOVY Célestin (Villers-le-Bouillet).  
Françoise chez M. DELCHAMBRE Louis (Ligny).  
Marc chez M. DE STOBBELEIR Théo (Bassenge).

Jacques chez M. DUBOIS Léon (Ouffet).  
Françoise chez M. EVRARD Léopold (Rocourt).  
Patrick chez M. LYCOPS Guy (Tongeren).  
Françoise chez M. PLUNUS René (Dolhain).  
Annie chez M. RENDERS Alphonse (Liège).

### HAINAUT

Bernard chez M. HUBERLAND Willem (Lodelinsart).  
Fabienne chez M. VAN HEMELRYCK Cyrille (Mons).  
Fabienne chez M. GENART Willy (Gosselies).  
Monique chez M. PAYOT Francis (Jumet).  
Marina chez M. SIMON Willy (Mignault).  
Eric chez M. DUMONT André (Nalinnes).  
Chantal chez M. BOTQUIN Michel (Neufmaisons).  
Marie-Claude chez M. MANDIAUX (Chap.-l.-Herlaimont).  
Jacques chez M. GOFFIN Joseph (Châtelaineau).  
Eric chez M. LERMINIAUX Richard (Anderlues).  
Patrick chez M. SAUVAGE Georges (Lodelinsart).  
Véronique chez M. BLAMPAIN Alfred (Binche).  
Freddy chez M. CHABOT Ghislain (Bersillies l'Abbaye).  
Eric chez M. SCHIAVONS Albert (Fontaine l'Evêque).  
Véronique chez M. DELFORGE René (Leernes).

## MARIAGES

### ADMINISTRATION CENTRALE

Mlle VAN DE VOORDE A. a épousé M. COOLS Denis.  
M. LEFEVRE G. a épousé Mlle VANDERLINDEN E.

### ANVERS

M. DE WIJNGAERT Ant. a épousé Mlle VERBERCKT L.  
M. BRACK Alfons a épousé Mlle HEYNDRICKX M.-J.  
M. VAN DER ZIJP L. a épousé Mlle DE JONGHE D.  
M. SMEETS Léon a épousé Mlle PINXTEREN Cl.  
M. FRANCK Frans a épousé Mlle VERBAENEN Yvonne.  
M. VANDERHALLEN Jan a épousé Mlle MARTENS L.

### FLANDRE OCCIDENTALE

M. DEPRINCE Herman a épousé Mlle VERHAEGHE M.  
M. T'KINDT Willy a épousé Mlle DEMOES Sabina.  
M. LECOUTERE Jacques a épousé Mlle SEYNNAEVE P.  
M. VANDENBERGHE a épousé Mlle VANLEENHOVE.

### FLANDRE ORIENTALE

M. MOROBE Erik a épousé Mlle VERSLUYS Josta.  
M. VAN BELLEGHEM Hervé a épousé Mlle T'KINDT P.  
M. GOUDESEUNE R. a épousé Mlle HEIRWEGH Chr.

### LIMBOURG

M. MECHELMANS M. a épousé Mlle HOUBEN M.-L.  
M. VANVINCKENROYE M. a épousé Mlle BLOKKEN.  
M. TIESTERS Jan a épousé Mlle SIBORGS Maria.  
M. GABRIELS Pieter a épousé Mlle NOBEN Emma.

### BRABANT

M. MATHIJS Jean a épousé Mlle VAN MEERBEEK J.  
M. OST Marcel a épousé Mlle ROOSELAERS J.  
M. SCHEYS André a épousé Mlle VEKENS Marguerite.

### NAMUR - LUXEMBOURG

M. LEROUX Joseph a épousé Mlle GILLES H.  
M. HESBOIS Louis a épousé Mlle BOUCHAT Léa.

### LIEGE

M. THEWISSEN Victor a épousé Mlle STULENS Maria.

### HAINAUT

M. DE WIT Joseph a épousé Mlle ZIOLKOWSKI B.  
M. BOITE Léopold a épousé Mlle PELET Micheline.

## AU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Par arrêté royal du 31 juillet 1964, M. Casier, L., directeur à l'Administration de la Trésorerie et de la Dette publique, est nommé commissaire du gouvernement près la Société nationale des Chemins de Fer Vicinaux, à partir du 1er août 1964, en remplacement de M. Esselens, appelé à d'autres fonctions.

### Administration Centrale

La Direction Technique a accueilli deux nouveaux collègues, M. De Coster R., le 18-8-1964, et M. Chapelain A., le 1-10-1964 en qualité de rédacteur. Nous leur souhaitons la bienvenue.

### Hainaut

#### LA BIBLIOTHEQUE DU DEPOT DE LA LOUVIERE

Cette bibliothèque-pilote, installée à titre d'expérience au dépôt de La Louvière grâce au Centre Culturel du Hainaut, a été inaugurée dans le courant du mois d'octobre par M. A. André, Président du Conseil d'Administration.

L'impression simultanée de nos deux journaux d'entreprise imposant une date limite pour la composition des textes, la relation de cette cérémonie paraîtra dans le prochain numéro.

### Brabant

#### UN DOUBLE DEPART

Il est assez rare que deux départs en retraite d'appointés se produisent en même temps. Ce fut pourtant le cas le 31 août dernier, date à laquelle M. Ghislain CLAES, chef de service du dépôt d'Evere, et M. Désiré FRANÇOIS, contremaître de 1ère classe, avaient atteint l'âge de la pension.

Les héros de la fête, qui jouissent tous deux d'une excellente santé, firent leur entrée dans la salle de réunion en présence des membres de la Direction et de nombreux collègues.

M. Claes entra en service comme receveur en 1922 et passa dans le cadre des appointés en 1931, en qualité de commis de 2e classe à Tienen.

C'est là qu'il obtint successivement les grades de chef de station puis de chef de dépôt de 2e classe. En 1952, on lui confia la direction du dépôt d'Evere avec le titre de chef de dépôt de 1ère classe; en 1956, il est promu chef de mouvement de 1ère classe et il termina cette carrière exemplaire au grade de chef de service.

M. D. François débuta en 1919, comme électricien. Dès 1923, il devint appointé comme chef d'atelier de 2e classe

et, sept ans plus tard, il obtint le grade de contremaître. C'est comme chef du service de la ligne aérienne du groupe de Louvain qu'il fut promu contremaître de 1ère classe.

Par suite du remplacement constant de lignes électriques en lignes d'autobus, M. François fut finalement transféré au bureau des ateliers de Cureghem où il passa les 4 dernières années de sa carrière.

M. Cuvelier, dans son discours d'adieu, fit l'éloge des deux pensionnés et souligna notamment la façon dont le technicien M. François sut s'adapter aux besoins administratifs.

Visiblement émus, MM. Claes et François remercièrent la Direction et leurs collègues pour les cadeaux offerts et l'hommage qui leur avait été rendu.

#### FIN DE CARRIERE DE M. ROOS

Le 1-9-64, M. ROOS, contrôleur au groupe du Brabant, a terminé sa carrière vicinale de 46 ans. Entré en juin 1918 comme receveur à Cureghem, il muta, deux ans après, pour le dépôt de La Roue. Le 1er mai 1937, il réussit son examen de contrôleur et c'est spécialement comme régulateur-chef de départ à la Place Rouppe qu'il acheva sa carrière.

Nous lui souhaitons de longues années d'un repos mérité.

#### ACTES DE PROBITE

Plus de 20.000 F. perdus, retrouvés et restitués!

Les agents dont les noms suivent ont remis diverses sommes d'argent trouvées pendant leur service.

Sur la ligne Morlanwelz - La Louvière, un garçonnet a remis au receveur R. Soupard un porte-monnaie contenant une carte d'identité et une somme de 1.015 F. qui ont été remises à l'intéressée.

Le receveur H. Descendre (Charleroi) a trouvé et remis une sacoche contenant la somme de 4.270 F.

Balzat Roger (Namur), un portefeuille contenant des documents.

Antoine Léon (Namur), un porte-monnaie contenant 354 F.

Matagne Léon (Havelange), un portefeuille contenant 550 F.

Potemberg Louis (Namur), un portefeuille contenant 242 F.

Poncelet Gaston (Namur), deux porte-monnaies contenant de l'argent.

Thiry Roland (Namur), un portefeuille contenant 370 F.

Jacqmin Paul (Namur), un portefeuille contenant 200 F.

Brosse Gilbert (Forges), un portefeuille contenant 1.500 F.

Ignace Adelin (Havelange), un portefeuille contenant 1.190 F.

Desorbay Joseph (Mariembourg), un portefeuille contenant 1.500 F.

Renneson Roger (Pussemange), un portefeuille contenant 3.000 F.

Arnould Raymond (Florennes), un porte-monnaie contenant 348 F.

Vervoort C. (Antwerpen), une sacoche contenant la somme de 6.035 francs.

Longchamps Marcel (dépôt de Liège St-Gilles), un porte-monnaie contenant 4.908 F.

## Les propos du contrôleur BOUDARD

**LE RECEVEUR :** Eh bien chef, pendant mes vacances, je suis allé à Bruxelles et j'y ai vu plusieurs femmes conduisant des tramways, ainsi que de nombreuses receveuses.

**BOUDARD :** De toute façon, ce n'était pas sur des lignes vicinales. Dans ce domaine, les sociétés allemandes ont devancé les sociétés belges de tramways. En effet, il y a quelques mois, à Cologne ou à Köln, comme vous voulez, la Direction a présenté à la presse quinze nouvelles conductrices portant un uniforme très élégant.

**R. :** Je pense que chez nous on préfère engager des hommes pouvant conduire, à la fois, un tram et un autobus.

**B. :** Le plein emploi a des curieux effets; savez-vous que les restaurants situés le long des autoroutes allemandes manquent de personnel? Aussi, plusieurs fonctionnent automatiquement; on n'y rencontre ni serveuses ni caissières!

**R. :** Ça c'est vraiment du presse-bouton!

**B. :** Pour la plupart de nos conducteurs-receveurs, la mécanisation qui les a le plus aidés, c'est assurément la machine distributrice de billets et, à ce propos, je voudrais vous énoncer quelques vérités premières qui méritent d'être rappelées.

**R. :** Je vous écoute.

**B. :** D'abord, se dire qu'il s'agit d'un assemblage de pièces de précision et que malgré la réputation de solidité de l'acier suédois, il convient d'être prudent lorsqu'on remet l'appareil à un collègue ou quand on le dépose sur le bureau du préposé aux recettes.

**R. :** Oui, je me doute que le remplacement d'une pièce faussée par une chute sur le sol, doit coûter cher.

**B. :** Je vous rappellerai encore qu'à chaque début de service, il faut émettre DEUX tickets sans valeur et, avant chaque voyage, un ticket sans valeur.

**R. :** Et si, en cours de route, je constate que j'ai fait une erreur?

**B. :** Il faut immédiatement émettre un ticket sans valeur, lequel sera annexé, AVEC LE TICKET ER-RONE, au relevé sur lequel les numéros des tickets précités seront annotés, ce qui vous permettra de ne pas le porter en compte.

Je dirai encore que la Société nationale possède, à l'heure actuelle, environ 1.500 appareils ce qui représente un investissement de près de 28 millions de francs! Alors, de grâce, traitez votre Almex avec douceur!

# LES LONGUES CARRIERES



**Vanderbiesen**  
Est entré en service le 8-12-1918 à Hasselt. Il a terminé sa carrière comme machiniste de 1<sup>e</sup> cl.



**P. Nulens**  
Est entré en service le 7-6-1923 à l'atelier d'Hasselt où il a terminé sa carrière comme ouvrier d'élite.



**V.d. Jonckheyd**  
Est entré en service le 1-6-1923 à l'atelier de Merksem où il a terminé sa carrière comme brigadier.



**E. Pliers**  
A débuté le 6-2-20 comme conducteur électr. à Liège - St-Gilles où il a terminé sa carrière.



**A. Lepez**  
A débuté le 1-1-28 à Oudenaarde où il a terminé sa carrière comme chef-receveur.



**J. Van Bergen**  
A débuté le 24-6-20 comme receveur à Oostmalle où il a terminé sa carrière.



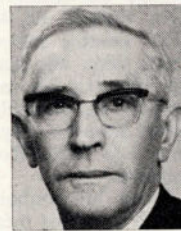
**J. Stevens**  
A débuté le 28-3-1924 comme conducteur él. à Merksem où il a terminé sa carrière.



**J. Florin**  
A débuté le 19-12-1921 à Cureghem où il a terminé sa carrière comme ouvrier qualifié.



**H. Copette**  
Receveur à Forville, il fut nommé chef de station 2<sup>e</sup> cl. à Lesves, puis à Andenne où il devint chef de mouvem. 2<sup>e</sup> cl.



**A. Van Swalm**  
Entré en service le 18-3-23 comme receveur à Liège, fut nommé brigadier en 1941, puis contrôleur en 1946.



**J. Fontaine**  
Entré en service à Louvain le 1-8-23 comme receveur, il fut nommé contrôleur le 1-1-1941.



**M. Bertelot**  
Entré en service le 1-2-1922 comme receveur, il fut nommé chef-receveur en 1936, ch. de station de 2<sup>e</sup> cl. en 1945 puis de 1<sup>e</sup> cl.

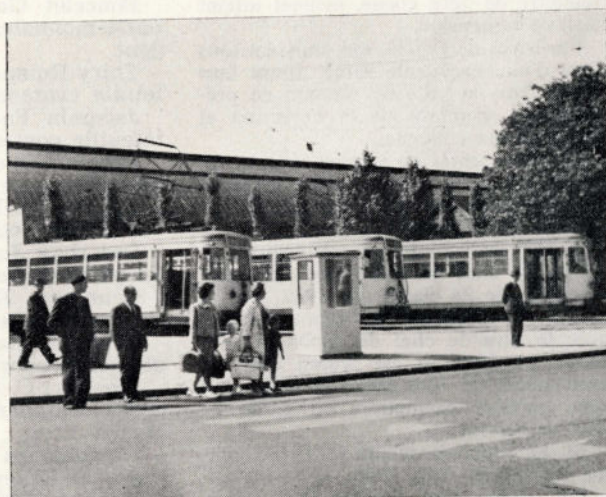
## AGENTS DES GROUPES MIS A LA PENSION

Mois de juillet - août 1964	Années de service	Groupe
COPPENS A., contremaître . . . . .	50	Anvers
SERRIEN A., chef de mouv. 1 <sup>e</sup> cl. . . . .	46	»
SAS J., conducteur él. . . . .	41	»
BRAECKMANS V., receveur . . . . .	39	»
VAERTEN J., ouvrier qual. . . . .	32	»
VAN LOOY K., conducteur A.R. . . . .	27	»
COMMEYNE E., conducteur él. . . . .	44	Flandre Occid.
VANLEENHOVE G., commis 1 <sup>e</sup> cl. . . . .	43	»
VANECKOUTTE H., ouvrier qual. . . . .	41	»
VAN STEENKISTE R., receveuse . . . . .	39	»
VANDENBOHEDE M., cond. A.B. . . . .	33	»
VANDEVORST P., chef piocheur . . . . .	35	Limbourg
GELDERS J., ouvrier semi qual. . . . .	30	»
DESMEDT G., commis 2 <sup>e</sup> cl. . . . .	44	Brabant
BAILLEUX A., piocheur . . . . .	44	»
FLORQUIN J., chauffeur . . . . .	37	»
MACHIELS J.B., receveur . . . . .	25	»
LAGAST J., piocheur . . . . .	45	Hainaut
THIBAUT J., ouvrier qual. . . . .	44	»
RASSART J., conducteur él. . . . .	42	»
GUYOT A., receveur . . . . .	40	»
DELASOYE F., ouvrier qual. 1 <sup>e</sup> cl. . . . .	38	»
DUPONT J., brigadier . . . . .	35	»
SELVAIS D., manœuvre . . . . .	34	»
MARGERIN F., piocheur . . . . .	29	»
COLET G., conducteur él. . . . .	18	Liège
WANGNEUR P., comptable 2 <sup>e</sup> cl. . . . .	45	Namur - Lux.
PERSOONS L., conducteur A.B. . . . .	40	»
DENISON J., conducteur A.B. . . . .	38	»
LOISEAU F., manœuvre . . . . .	34	»
CHAVEE A., piocheur . . . . .	26	»

## AU QUAI DE DEPART DE CHARLEROI-SUD

La Direction du Groupe du Hainaut a fait ériger devant la gare du Sud, à Charleroi, là où bouclent nos tramways, un abri à quatre baies vitrées, destiné aux chefs de départ. Ceux-ci pourront surveiller, en même temps, les motrices du service électrique et le passage des autobus à l'arrêt situé de l'autre côté du boulevard longeant la Sambre.

Les contrôleurs en service à cet endroit, ouvert à tous les vents, apprécieront cette amélioration apportée à leurs conditions de travail.



# Remise de décorations dans le groupe de la Flandre Orientale

Le samedi 19 septembre, dans le réfectoire spécialement décoré de l'atelier de Destelbergen, retentissait notre hymne national pour saluer l'arrivée de M. Cosijns, Directeur du groupe, suivi de ses collaborateurs, à l'occasion de la remise traditionnelle des décorations.

Après avoir félicité les décorés au nom du Conseil d'Administration et de M. Hoens, Directeur Général, toujours attentif aux activités de son « ancien groupe », M. Cosijns prit la parole et déclara que cette fête de la fidélité à l'entreprise ne constituait pas seulement une heureuse coutume, mais également une nécessité aussi bien pour les jeunes agents que pour les intéressés, qui, pendant leur longue carrière, ont assisté à la transformation totale de la Société Nationale.

Après avoir dépeint brièvement cette évolution M. le Directeur ajouta : « Si ce rapide résumé caractérise suffisamment l'évolution qui s'est produite au sein de la Société Nationale, en réalité il ne peut exprimer l'ampleur des efforts exigés de nos agents pour s'adapter consécutivement et avec plein succès aux nouvelles situations qui se présentaient. Ces hommes auxquels vous appartenez tous, n'ont pas hésité une minute à consacrer le meilleur de leurs forces aux écolages exigés et cela parce qu'ils avaient confiance dans la S.N. avec laquelle, on pourrait dire, qu'ils ont grandi.

De son côté, la Société Nationale a fait tout son possible pour assister ses agents dans tous les domaines. Et l'on peut dire que c'est grâce à cette réelle collaboration réciproque que la Société a pu conserver, sinon augmenter, son standing dont les mérites vous reviennent dans une grande mesure.

S'il y a parfois un nuage orageux dans le ciel, il ne peut constituer un empêchement à la sincérité des discussions et à la compréhension mutuelle, et si j'affirme, continua M. Cosijns, qu'une fête de remise de décorations doit intéresser les jeunes, c'est parce qu'ils peuvent constater, par votre exemple constructif, les bons résultats que l'on peut obtenir grâce à une sincère collaboration. »

M. Cosijns, pour conclure, eut un mot aimable pour les épouses présentes dont il mit le rôle en valeur; il félicita également les organisateurs et puis procéda à la remise des décorations.

La partie officielle se termina par un toast aux jubilaires; ensuite un trio d'humoristes-chanteurs tint le public en haleine pendant plus d'une heure et ainsi cette cérémonie se termina dans une ambiance joyeuse.

## ORDRES NATIONAUX

### ORDRE DE LEOPOLD II

#### Officier

Guysens F., inspecteur technique.

### ORDRE DE LA COURONNE

#### Palmes d'argent

Eraux G., ouvrier d'élite; Van Damme L., ouvrier qual. 1<sup>er</sup> cl.



#### Médaille d'or

De Keyzer M., conducteur A.B.

#### DECORATIONS CIVIQUES

##### 35 ans de service.

#### Médaille civique de 1<sup>er</sup> cl.

Boussaer E., ouvrier semi qual.; Goossens J., ouvrier qual.; Gysselinck M., piocheur; Haentjes M., ouvrier d'élite; Hautekeete R., chef receveur; Jacobs Th., veilleur de nuit; Meuleman M., receveur; Moens E., conducteur él.; Baele Th., piocheur; Janssen P., ouvrier d'élite; Mahieu B., receveur; Moerman A., conducteur A.B.; Stevens G.,

chef receveur; Travers A., ouvrier qual. 1<sup>er</sup> cl.; Vandekeere Th., ouvrier qual.

##### 25 ans de service

#### Médaille civique de 1<sup>er</sup> cl.

Ameloot L.

#### Médaille civique de 2<sup>er</sup> cl.

Colman O., De Wettinck L., Hutsebaut L., Van Vynckt U., De Coninck H., Tack A., Vandembulcke C., Verstappen J., De Grootte F., Foucquet V., Peirsman A., Steyaert O., Vander Cruyssen O., Vertenten R., Bauwens R., Meuleman C., Seghers A., Faucke O.

## NOUVELLES DES EXPLOITATIONS

### LUXEMBOURG

En sa séance du 7 juillet 1964, le Conseil d'administration de la S.N.C.V. a marqué son accord sur la fusion en un groupe des capitaux de toutes les lignes de la province du Luxembourg.

### FLANDRE OCCIDENTALE

A Brugge une nouvelle extension a été mise en service, elle dessert le nouveau quartier Kristus Koning.

### HAINAUT

Nous avons mis en service un service public d'autobus d'adjonction Eugies - Frameries - Pâturages qui part d'Eugies à 3 h. 52 en semaine et repart de Pâturages vers le dépôt d'Eugies à 4 h. 07.

Un service d'autobus Mons - Quaregnon - Boussu - Dour a été organisé et, comme le précédent, est destiné à amener ou reconduire le personnel de la S.N.C.V. Ces services sont également accessibles aux voyageurs.

### BRABANT

Depuis le 1<sup>er</sup> septembre, le service public d'autobus Jodoigne - Gembloux dessert la commune de Malèves - Ste-Marie - Wastines.

## NECROLOGIE

### AGENTS

#### HAINAUT

PENNINCK G., receveur, 43 ans.

#### NAMUR-LUXEMBOURG

CARLAIRE J., conduct. A.B. 43 ans.

### PENSIONNES

#### BRABANT

SMEYERS J.B., 74 ans.  
VAN REGENMORTER P., 67 ans.  
DE LEUS P., 81 ans.  
BOGAERTS T., 78 ans.  
GIGOT L., 73 ans.  
LAMBRECHTS J., 76 ans.  
PROCES E., 86 ans.  
VANHOOLANT F., 77 ans.  
WIJNS H., 49 ans.

#### HAINAUT

DELVAILLE J., 78 ans.  
ROMAIN A., 73 ans.  
BAUTHIER F., 74 ans.  
COQUERELLE A., 77 ans.  
DAVOINE A., 77 ans.

#### NAMUR-LUXEMBOURG

PLATTON F., 75 ans.

## LES LONGUES CARRIERES



**Fr. Meskens**  
Est entré en service le 13-1-1929. Il a terminé sa carrière, comme receveur, à Lon-drezeel.



**Van Heertum**  
Est entré en service le 7-7-1919, comme conduct. élec. à Turnhout, où il a terminé sa carrière.



**A. Dierckx**  
Est entré en service le 13-12-20 à Turnhout. Il y a terminé sa carrière comme ou-vrier qualifié.



**J. Bastiaesen**  
Est entré en service, le 30-5-19. Il a terminé sa carrière comme ouvrier qualifié à Merksem.



**F. Dubueq**  
Est entré en service le 1-7-1914. En 1946, promu chef de station et en 1958 chef de mouvt de 2<sup>e</sup> cl., à Florennes.



**L. Maquestiau**  
Est entré en service, le 22-8-22, à Mons où il a passé toute sa carrière.

## A MERKSEM (IJselder)

Nous avons déjà parlé à plusieurs reprises des vastes terrains occupés par les Vicinaux à Merksem, faubourg d'Antwerpen, au lieu-dit IJselder. On y voit encore manœuvrer des locomotives à vapeur vicinale à grand écartement (la 819 et la 821) car le trafic de wagons-Etat continue à être important; en effet, nous recevons, en moyenne, une trentaine de wagons par jour destinés à nos raccordés.

A proximité de ces voies de triage, sont garées des motrices et des remorques électriques vicinales destinées à la revente ou à la mitraille. Plus loin, à l'autre bout du terrain (voir photo), un important garage en plein air s'est organisé. En effet, depuis le 1er juin, la plupart des autobus qui garaient au dépôt des trams électriques de Merksem, à Oude Bareel, ont été transférés à l'IJselder.

Or, la S.N.C.V. qui, depuis près d'un demi-siècle, possède des voies et

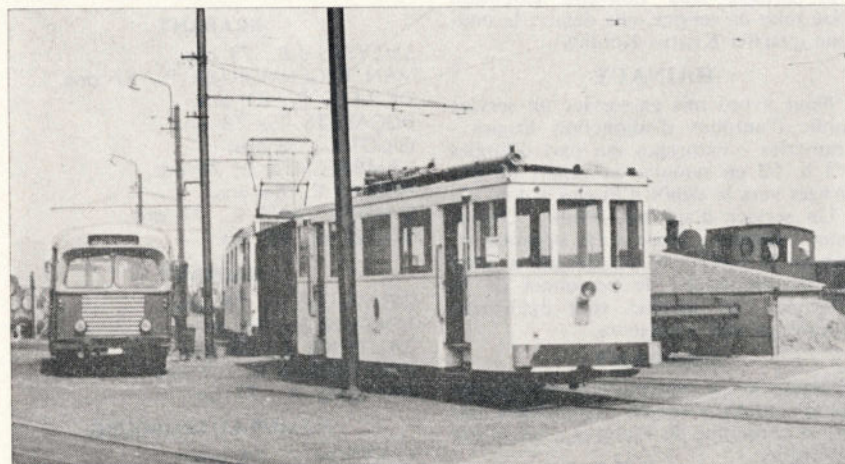
des installations à cet endroit, s'est trouvée pratiquement expropriée.

En effet, le ring d'Antwerpen et l'autoroute E 3 doivent passer par là. Ce n'est certes pas pour demain, mais il fallait néanmoins chercher autre chose. Il s'est fait que, récemment, la S.N.C.V. a vendu les terrains et bâti-

ments de la gare de Zurenborg à la nouvelle société de transport en commun M.I.V.A. Celle-ci, par contre, possédait une option sur un vaste terrain situé également à l'IJselder, mais de l'autre côté de la voie du chemin de fer Antwerpen-Roosendaal; comme l'emplacement nous convenait



*Ce n'est certes pas la place qui manque à Merksem (IJselder). Au centre de la photo, derrière le réservoir à gasoil, on distingue une motrice et deux remorques. Il s'agit de motrices sans bogies et transformés provisoirement en bureau et salle de garde. A gauche et à droite, une partie des autobus garés durant les heures creuses.*



parfaitement, des accords subséquents ont été pris avec la ville.

L'étude des plans des bâtiments vient seulement d'être commencée, mais on voit qu'à Antwerpen également de grands changements vont avoir lieu.

Les Vicinaux de 1965 ne ressembleront en rien à ceux de 1940 !

*En juin dernier, notre photographe a eu son attention attirée, à l'IJselder, par la réunion, rarissime aujourd'hui, de 4 moyens de transport : à droite une loco vicinale sous pression, un AR-tracteur, un tram électrique et un autobus.*

# Qu'est-ce qu'un graphique ?

Depuis longtemps, nous avons l'intention de faire mieux connaître l'utilisation des graphiques à la S.N.C.V., tant dans nos exploitations que dans les différents services de la Direction Générale. Un article paru récemment dans la revue du personnel de la *Brabantse Buurtspoorwegen en Autodiensten* (Pays-Bas) nous a paru une excellente entrée en matière à ce sujet assez aride.

\*\*\*

Dans de nombreux journaux et revues, on voit fréquemment des dessins schématiques représentant, par exemple, des améliorations de productivité, des augmentations de population, les capacités d'un moteur ou des choses de ce genre.

Pourquoi présente-t-on cela sous la forme de graphiques et comment ces graphiques sont-ils réalisés ?

Il nous faut d'abord affirmer qu'un graphique n'est PAS une invention compliquée qui ne peut être lue que par des gens très intelligents. On utilise un graphique pour mettre en place diverses valeurs, pour schématiser des faits et mettre en lumière leurs rapports essentiels afin d'en tirer des conclusions qui peuvent avoir une influence sur des décisions à prendre à l'avenir, à l'échelon Direction.



Fig. 1

En premier lieu, il s'agit d'une LOCALISATION. Si nous avons affaire à une seule sorte de valeur, la localisation peut avoir lieu sur une droite. Prenons sur cette droite un point de départ et nommons le 0 (zéro d'origine).

Supposons qu'un autobus est en service sur un parcours déterminé, la position de l'autobus peut être définie en donnant la distance à laquelle il se trouve par rapport à son point de départ ou en disant : le véhicule se trouve au 3e, 5e, ou 11ième arrêt, etc. (Fig. 1).

Cette indication est suffisante pour autant qu'il ne soit pas question d'autres valeurs : ce qui, en fait, est le plus souvent le cas. On peut, par exemple, poser la question : Comment se déroule sur cette ligne le mouvement des voyageurs de cet autobus ? La réponse ne peut pas être exprimée par la figure linéaire reprise ci-dessus. On devrait, à chaque arrêt écrire toute une histoire ce qui ne faciliterait pas une vue d'ensemble claire et précise. Il vaut beaucoup mieux dessiner alors une deuxième ligne qui est tracée à angle droit sur la première et qui commence également à 0 (disons d'emblée que la ligne

horizontale est appelée *abscisse* et la ligne verticale : *ordonnée*. (Fig. 2).

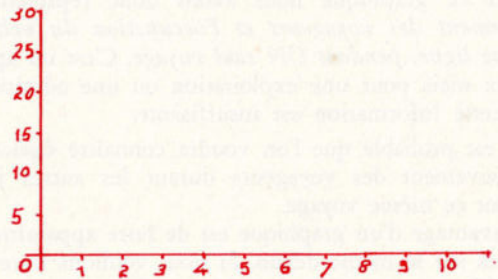


Fig. 2

Sur la ligne horizontale, nous indiquerons chacun des arrêts et sur la ligne verticale le nombre des passagers. Pour conserver au dessin toute sa clarté, nous écrirons uniquement des multiples de 5.

Maintenant faisons rouler un autobus. Imaginons qu'au point de départ il y ait 5 voyageurs dans la voiture. Nous allons donc de 0 vers le haut — le long de la ligne où se trouve renseigné le nombre de passagers — jusqu'à 5. Là, nous mettrons un petit trait. A la première halte montent 5 voyageurs. Comment allons-nous dessiner cela ? Nous sommes donc au point A sur la ligne horizontale. (Fig. 3).

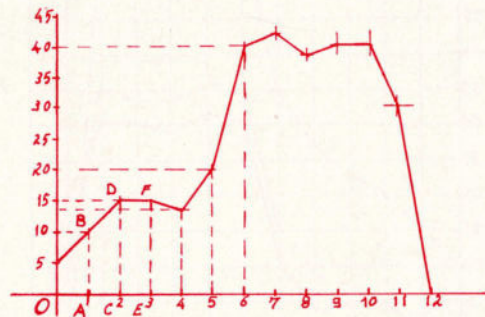


Fig. 3

Le nombre total de voyageurs dans l'autobus est de 10. Momentanément nous nommerons ce point B. Au deuxième arrêt montent encore 5 voyageurs, le total devient donc 15. Tirons un trait de C vers le haut vers D (= 15). Au troisième arrêt, personne ne monte ni ne descend et le point F, au-dessus de E, reste à la même hauteur que le point D.

Au 4ième arrêt, 2 voyageurs quittent l'autobus; son « contenu », si l'on peut dire, est ramené à 13. Au 5ième et 6ième arrêt la situation s'améliore; après le 5ième, 20 personnes sont assises dans le véhicule et après le 6ième, il y en a 40. Les différents points qui déterminent ce graphique sont repris au tableau-statistiques ci-dessous.

Examinez si vous pouvez les retrouver.

Halte	Montés	Descendus	Total
0	5	—	5
1	5	—	10
2	5	—	15
3	—	—	15
4	—	2	13
5	7	—	20
6	21	1	40
7	6	4	42
8	4	8	38
9	2	—	40
10	—	—	40
11	—	10	30
12	—	30	0

Par ce graphique nous avons donc représenté le mouvement des voyageurs et l'occupation du véhicule sur une ligne, pendant UN seul voyage. C'est un aperçu curieux mais pour une exploitation ou une administration, cette information est insuffisante.

Il est probable que l'on voudra connaître également le mouvement des voyageurs durant les autres jours, pendant ce même voyage.

L'avantage d'un graphique est de faire apparaître ces données sur le même dessin. Si nous voulions faire cela en établissant une série de tableaux, la comparaison de ces diverses statistiques prendrait un temps considérable et serait fastidieuse.

La représentation de ces données sur un même graphique se fait au moyen d'encres de couleurs différentes ou par un tracé différent (pointillé - trait gras - espacé - etc.). En général, la configuration du dessin ainsi réalisé permet de tirer une conclusion et c'est ce qui se passe d'habitude. Dans la fig. 4 nous n'avons représenté que trois jours pour ne pas le rendre trop difficile à suivre.



### CONCLUSION

1. Le 6ième arrêt est particulièrement « bon ». Ici, il conviendrait d'installer un abri, de préférence.
2. A l'avant dernier arrêt, le bus commence à se vider, mais la dernière halte est tout de même la plus importante à cet égard.

3. Le mercredi, pour une raison ou l'autre (qui doit être connue localement), l'affluence est beaucoup plus grande.
  4. Le mercredi également les arrêts 5 et 6 restent les plus importants.
  5. A la lumière de ce graphique on peut déterminer le type de véhicule nécessaire( au point de vue capacité).
  6. A la vue du graphique, on peut décider s'il faut oui ou non mettre en route un service supplémentaire.
- On voit qu'un graphique réalisé avec des données du passé permet d'établir des conclusions qui amèneront des décisions dans l'avenir.*

\*\*\*

L'article ci-dessus que nous avons emprunté au journal d'entreprise de la Brabantsche Buurtspoorwegen en Autodiensten, vous donne une première idée de l'utilité des graphiques dans la gestion d'une société similaire à la nôtre.

Nos Directions régionales, les services d'Organisation de l'Inspection générale et la Direction Exploitation de la S.N.C.V. emploient régulièrement des graphiques comme moyen de représentation simple permettant de pouvoir juger d'un coup d'œil une situation ou un état de choses, dans le temps ou dans l'espace.

Dans ce domaine, nous distinguerons e.a. :

- Le schéma;
- Le diagramme;
- Le graphique-horaire.

### LE SCHEMA

Le schéma, dans son sens littéral est une figure destinée à démontrer la disposition et la marche d'un appareil en faisant abstraction des détails. Par extension, il s'agit d'une figure simplifiée permettant de représenter beaucoup de choses sans indication de mesures; par exemple, les cartes du réseau vicinal dans les guides-horaires, sont des schémas.

### LE DIAGRAMME

Le diagramme est constitué par des tracés de lignes ou de surfaces, affectés d'une signification numérique permettant l'expression par le dessin, de mesures de toutes natures.

Les types de diagrammes sont multiples, parmi les plus utilisés citons le diagramme linéaire simple et celui utilisant des bandes ou des colonnes pour faire apparaître un certain phénomène (nombre de voyageurs-kilomètres parcourus etc...).

Nos services d'études utilisent des diagrammes linéaires pour représenter, notamment, les notions suivantes :

- Effectif du personnel appointé de l'Administration Centrale et des groupes d'exploitation.
- Rémunérations du personnel appointé de l'Administration Centrale et des groupes d'exploitation.
- Rapport en % entre les jours perdus pour maladie et accidents et jours de travail réellement prestés.
- Les recettes nettes des lignes électriques en milliers de francs( celles de 1962 étant par exemple indiqués par un trait plein et celles de 1963 par un trait pointillé, on voit parfaitement les différences de mois en mois).

Les dépenses d'exploitation.  
Les prix de revient etc., etc.

Tous ces diagrammes sont établis sur *une grille à échelle arithmétique*. c'est-à-dire avec des dimensions directement proportionnelles aux grandeurs représentées. Dans certains cas cependant, il est utile de substituer à l'échelle arithmétique une autre échelle, par exemple, *une échelle logarithmique* dans lesquelles les hauteurs sont proportionnelles aux logarithmes de ces grandeurs. C'est sur l'utilisation des échelles logarithmiques qu'est basée la règle à calcul, bien connue de nos ingénieurs et techniciens.

### LE GRAPHIQUE HORAIRE

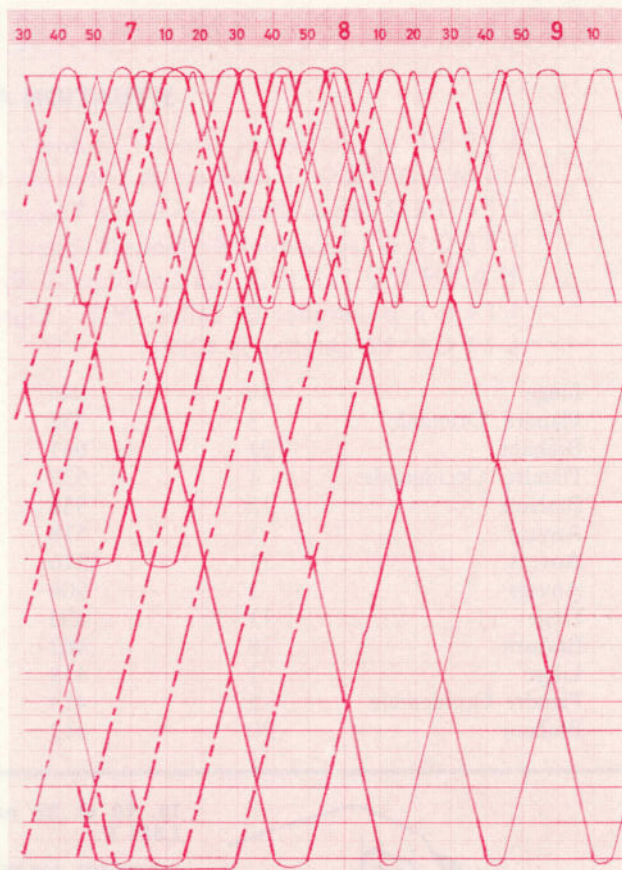
Le genre de diagramme le plus utilisé dans une entreprise de transports en commun est le *graphique horaire*.

Celui reproduit ci-dessous, représente un fragment d'un graphique horaire d'une ligne électrique exploitée partiellement en double voie. Ce graphique est totalement différent de celui décrit en début d'article, lequel traitait de l'occupation des véhicules. Ici, le graphique horaire va permettre, notamment au service du mouvement de l'exploitation, de suivre chaque train depuis son heure de départ jusqu'à l'arrivée, avec l'heure et l'endroit des croisements; il trouve son application également pour l'établissement des services du personnel, pour connaître le nombre de véhicules à mettre en route, pour la création de nouveaux horaires ou l'établissement de nouvelles lignes. Il est généralement tracé sur papier à dessin millimétré.

Sur le graphique, on a porté horizontalement les heures et verticalement les principaux points d'arrêts (qui ne figurent pas sur le cliché car nous n'avons photographié qu'une partie du graphique.)

La distance, sur le graphique, entre les points d'arrêt, est proportionnelle soit à la distance kilométrique séparant ces points, soit à la vitesse moyenne nécessaire pour parcourir cette distance.

Dans la partie supérieure, où les croisements sont nombreux, on exploite en double voie. Ajoutons que



— motrices  
— motrices avec une remorque  
- - - motrices avec deux remorques  
- - - motrices avec trois remorques

les traits horizontaux représentent des endroits où il y a des voies de garage et d'évitement.

Nous avons essayé de vous montrer que dans une société de transports en commun on utilise les diagrammes les plus divers et que tous les aspects de la S.N.C.V. peuvent être mis ou ont été mis en graphique.

## LES LONGUES CARRIERES



**P. Wangneur**

Entré en service le 1-11-1919, en qualité de commis de 2e cl. à la direction de Namur. Il fut nommé comptable 2e cl. le 1-1-1927.



**A. Serrien**

A débuté comme receveur, à Rumst, le 15-3-1918. Nommé contrôleur, en 1932, il termina sa carrière comme chef de mouvement de 1e cl.



**J. Thibaut**

Entré comme receveur, à Charleroi, le 20-12-1920. Passé au bureau des statistiques, il fut nommé chef-receveur en 1958.



**P. Vandevorst**

A débuté comme piocheur, le 6-6-1922, et a terminé sa carrière comme chef piocheur à Sint-Truiden.



**Vaneekhoutte**

Est entré en service le 8-5-1922 et a terminé sa carrière comme ouvrier qualifié à Kortrijk.



**J. Denison**

Est entré en service le 26-1-1926 et a terminé sa carrière comme conducteur d'autobus à Namur.

# CONCOURS DE SECURITE INTER-GROUPES

SITUATION AU 31 AOUT 1964

<b>LIEGE 4 (personnel Omal-Verlaine)</b>	<b>3.469 jours sans accidents</b>
<b>LIMBOURG 1 (ateliers et entretien Hasselt)</b>	<b>2.146 jours sans accidents</b>
<b>LIEGE 2 (pers. Bassenge-Oreye-Tongerren)</b>	<b>1.449 jours sans accidents</b>
<b>LIEGE 6 (personnel Bressoux-Rocourt)</b>	<b>1.406 jours sans accidents</b>
<b>HAINAUT 2 (V.T. La Louvière + Brig. vol.)</b>	<b>1.404 jours sans accidents</b>
<b>LIEGE 8 (Atelier St-Gilles - V.T. - Ligne Aér.)</b>	<b>1.373 jours sans accidents</b>
<b>LIEGE 12 (Atelier St-Gilles)</b>	<b>1.250 jours sans accidents</b>

Liège	10	944	Anvers	13	389
Flandre Orientale	3	732	Limbourg	4	386
Brabant	21	641	Brabant	2	378
Flandre Occidentale	1	577	Anvers	6	366
Brabant	15	558	Flandre Occidentale	3	311
Anvers	1	518	Hainaut	16	291
Anvers	11	516	Namur-Luxembourg	3	283
Anvers	5	504	Anvers	10	283
Liège	11	494	Brabant	9	252
Brabant	18	482	Brabant	17	228
Liège	1	418	Hainaut	20	226
Flandre Occidentale	5	413	Namur-Luxembourg	5	214
Brabant	20	412	Hainaut	15	206



accordées au cours des mois de juillet-août 1964

### GROUPE D'ANVERS

Les équipes 1, 2, 5, 6, 7, 9, 10, 11, 12 et 13 ont touché ensemble 4.193 francs.

**GROUPE FLANDRE ORIENTALE**  
Les équipes 3 et 6 ont touché ensemble 2.100 F.

### GROUPE FLANDRE OCCIDENTALE

Les équipes 1, 3, 4, 5 et 6 ont touché ensemble 2.574 F.

### GROUPE DU LIMBOURG

Les équipes 1, 2, 3 et 4 ont touché ensemble 3.888 F.

### GROUPE DU BRABANT

Les équipes 2, 4, 6, 9, 11, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21 et 22 ont touché ensemble 7.608 F.

### GROUPE DE LIEGE

Les équipes 1, 2, 4, 6, 8, 10, 11 et 12 ont touché ensemble 4.848 F.

### GROUPE DU HAINAUT

Les équipes 1, 2, 6, 8, 9, 13, 15, 16,

19, 20 et 23 ont touché ensemble 1.854 F.

**GROUPE NAMUR-LUXEMBOURG**  
Les équipes 2, 3, 4 et 5 ont touché

ensemble 1.380 F.

**DONC POUR LES 8 GROUPES D'EXPLOITATION 28.445 F. DE PRIMES ONT ETE ACCORDEES EN JUILLET ET AOUT 1964.**

## UN GRAVE ACCIDENT DE TRAVAIL QUE TOUS NOS CONDUCTEURS AB DOIVENT CONNAITRE

Chacun doit savoir ce qui s'est passé le 6 mars 1964, à 10 h. 45, à Rekkem, sur la route menant à Mouscron. Ce jour-là, M. J. D'Haene, conducteur d'autobus, a quitté un instant son véhicule arrêté sur la route, pour des raisons de service.

C'est, en effet, parce qu'il était un agent consciencieux et prêt à rendre service que M. D'Haene, arrivé à la halte Beau-Coin, fit signe à son collègue conduisant un autobus dans le sens opposé, qu'il avait quelque chose à lui dire.

Les deux véhicules s'étant arrêtés de chaque côté de la route, M. D'Haene descendit, traversa la chaussée, et alla avertir son collègue qu'il y avait un détournement à Mouscron et il lui remit également un abonnement. Ce sont là des gestes qui font partie du métier et qui se répètent fréquemment sur le réseau vicinal.

Et alors, qu'est-il arrivé ?

Pour regagner son poste de conduite, il contourna le véhicule de son collègue mais au moment où il s'appretait à traverser la chaussée, vraisemblablement sans regarder, il fut surpris par une auto passant à toute vitesse entre les deux autobus à l'arrêt et projeté à une dizaine de mètres de là.

Transporté à la clinique de Mouscron, on réussit à lui sauver la vie, mais il est prévu qu'il subira une incapacité de travail d'au moins huit mois.

Relisez maintenant les circonstances de l'accident; vous verrez vous-même ce que votre infortuné collègue avait omis de faire et nous espérons que vous vous en souviendrez toujours.