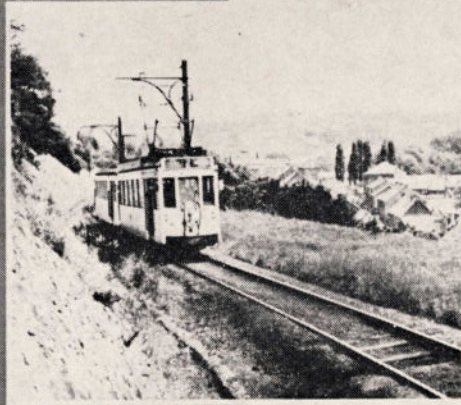


XX^e ANNEE

N° 114

JANVIER -
FEVRIER
1965

15^e ANNEE — N° 25 — SEPTEMBRE OCTOBRE 1960

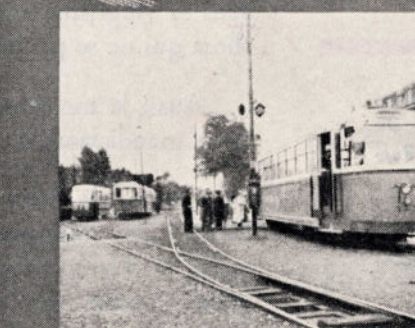


NOS VICINAUX

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

1^{er} JANVIER 1965

NOS VICINAUX



NOS VICINAUX

Historique de la Société Nationale des Chemins de Fer Vicinaux

Les Vicinaux ont leur origine dans les premières tentatives de transport de voyageurs effectuées en 1825 par la Compagnie des Chemins de Fer de l'Etat belge.

En 1835, la Compagnie des Chemins de Fer de l'Etat belge crée la Société des Chemins de Fer Vicinaux.

En 1845, la Société des Chemins de Fer Vicinaux est absorbée par la Compagnie des Chemins de Fer de l'Etat belge.

En 1855, la Compagnie des Chemins de Fer de l'Etat belge crée la Société des Chemins de Fer Vicinaux.

En 1865, la Société des Chemins de Fer Vicinaux est absorbée par la Compagnie des Chemins de Fer de l'Etat belge.

En 1875, la Compagnie des Chemins de Fer de l'Etat belge crée la Société des Chemins de Fer Vicinaux.

En 1885, la Société des Chemins de Fer Vicinaux est absorbée par la Compagnie des Chemins de Fer de l'Etat belge.

En 1895, la Compagnie des Chemins de Fer de l'Etat belge crée la Société des Chemins de Fer Vicinaux.

En 1905, la Société des Chemins de Fer Vicinaux est absorbée par la Compagnie des Chemins de Fer de l'Etat belge.

En 1915, la Compagnie des Chemins de Fer de l'Etat belge crée la Société des Chemins de Fer Vicinaux.

En 1925, la Société des Chemins de Fer Vicinaux est absorbée par la Compagnie des Chemins de Fer de l'Etat belge.

En 1935, la Compagnie des Chemins de Fer de l'Etat belge crée la Société des Chemins de Fer Vicinaux.

En 1945, la Société des Chemins de Fer Vicinaux est absorbée par la Compagnie des Chemins de Fer de l'Etat belge.

En 1955, la Compagnie des Chemins de Fer de l'Etat belge crée la Société des Chemins de Fer Vicinaux.

En 1965, la Société des Chemins de Fer Vicinaux est absorbée par la Compagnie des Chemins de Fer de l'Etat belge.

nos vicinaux

BULLETIN 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

Prix de l'abonnement pour personnes
ne faisant pas partie de la S.N.C.V. :
Belgique 30 F
Etranger 35 F

N° 114

JANVIER - FEVRIER 1965

SOMMAIRE

Connaissez-vous le contrat couvrant la Responsabilité Civile du Groupement d'Assurance du Personnel (G.A.P.) ?	3
La Chronique Sociale : Les nouveaux tarifs de l'Assurance Maladie-Invalidité	5
Le transport des paras belges au défilé dans la capitale.	7
Au club des cinquante ans de service : M. Freddy Rockall.	12
Les 1.000 jours sans accident de l'équipe n° 10 du groupe de Liège	13
Une nouvelle liaison directe par autobus vicinal EUPEN - AACHEN (Aix-la-Chapelle)	18
La première exposition internationale des Transports à Munich	19
Les essais d'un nouveau véhicule : l'Electrobus.	20

VINGTIEME ANNEE...

Vous aurez certainement remarqué que le cliché de la première page a été modifié et représente un conducteur regardant les images qui apparaissent dans de symboliques rétroviseurs.

Ce cliché de fond sera maintenu pendant un an.

Les miroirs reflètent, cette fois, la page de couverture de trois anciens numéros de Nos Vicinaux.

Le premier exemplaire étant sorti en janvier 1946, « Nos Vicinaux » vient effectivement d'entrer dans sa vingtième année d'existence et, en décembre prochain, le moment sera venu de feuilleter ensemble cette collection de plus de cent numéros qui sont le reflet de la vie de la S.N.C.V. durant les années d'après-guerre.

Nous y retrouverons une chronique fidèle de la Société Nationale des Chemins de Fer Vicinaux, pourvue d'une abondante documentation iconographique. Pour une revue, comme pour un jeune homme, entrer dans sa vingtième année, c'est tout de même un événement, quelque chose qui ne se produit qu'une fois.

Aussi le moment nous a-t-il paru propice pour souligner l'importance grandissante de l'information dans l'entreprise.

Comme le disait récemment M. Van den Haute, président de l'Union des Journaux d'entreprise de Belgique : « le besoin de connaître et d'être informé devient progressivement un besoin psychologique majeur des individus et des groupes en présence dans l'entreprise. »

En ce qui nous concerne, nous avons toujours été convaincus que l'essentiel du travail de la rédaction d'un journal interne doit permettre de répondre à deux préoccupations :

« Mieux connaître l'entreprise où je travaille.

Mieux connaître ceux qui travaillent avec moi à la réussite des objectifs de l'entreprise. »

« Nos Vicinaux » s'efforcera de persévérer dans cette voie et de rester éveillé aux aspects nouveaux des problèmes qui intéressent ses lecteurs, pour les aider à s'adapter aux dimensions, en complète évolution, du monde des transports.

La Rédaction.



Allo...?

*...Il vient de provoquer un terrible accident !
...en l'évitant un automobiliste s'est tué !
...et pas d'assurance R.C. Familiale ?*

Quelle catastrophe !!

Heureusement le personnel de la S.N.C.V. dispose de la G.A.P./R.C.

Et vous madame ?

Savez-vous ce que signifie « G.A.P./R.C. » ?

Avez-vous lu l'avis du 25-1-1965 que votre mari n'a certainement pas manqué de vous remettre ? Oui ? Alors vous êtes, sans nul doute, membre du Groupement d'Assurance du Personnel (G.A.P.), qui possède un contrat couvrant la responsabilité civile (R.C.) familiale.

Si par oubli ou par omission votre réponse devait être négative, nous vous conseillons de reprendre sans tarder cet avis et d'y consacrer quelques minutes de votre attention. Il y va incontestablement de l'intérêt de votre famille.

La Société Nationale vient de remanier le contrat qu'elle avait réalisé dans le cadre du groupement d'assurance du personnel. Par les efforts conjugués et de l'assureur et de la Société Nationale il a été possible de réduire la cotisation annuelle des affiliés à 150 F.

La limitation de la cotisation du personnel à un taux aussi réduit, qui pourrait sembler minime par rapport aux primes en vigueur sur le marché des assurances, n'est évidemment possible que par l'attitude compréhensive des trois parties en présence : le personnel, la Société Nationale et l'assureur.

■ l'inscription massive du personnel procurant à l'assureur une réserve suffisante pour faire face aux risques assurés tout en limitant autant que possible ses frais généraux;

■ une intervention financière substantielle de la Société Nationale, qui non seulement supporte une quote-part de la prime mais assume en outre la charge de la gestion administrative et de la perception des cotisations;

■ la compréhension de l'assureur qui, travaillant en étroite collaboration avec la Société Nationale, peut compter sur le fair-play des assurés.



Pourquoi cet effort de la Société Nationale, pourquoi cette insistance ? Parce que l'assurance de la responsabilité civile familiale est une nécessité sociale.

La loi vous rend responsable ... et vous oblige à réparer pécuniairement les dommages tant corporels que matériels que vous ou les vôtres pourriez causer à autrui dans la vie privée.

Ne perdez pas de vue qu'un seul accident dû à un moment de distraction, de précipitation ou d'étourderie peut coûter des centaines de milliers voire de millions de francs.

L'assureur de la responsabilité civile familiale paiera à votre place les indemnités dues en cas d'accidents causés

- ◆ par vous-même, par votre conjoint, par vos enfants,
- ◆ par vos parents ou autres personnes faisant partie de votre ménage,
- ◆ par des enfants étrangers confiés à votre surveillance,
- ◆ par les personnes assumant la garde bénévole de vos enfants,
- ◆ par votre femme d'ouvrage, votre servante ou votre personnel domestique,
- ◆ par le fait de l'habitation que vous occupez soit en qualité de propriétaire soit comme locataire :
 - chutes de tuiles, d'antennes, etc...
 - défaut d'entretien des trottoirs ou autres parties de l'immeuble.

Dans quelles circonstances ?

Pratiquement dans toutes les circonstances de la vie privée c-à-d. en dehors des activités professionnelles :

- simple particulier, piéton ou passager non conducteur d'un véhicule quelconque;

- usage de la bicyclette ou d'un autre véhicule léger sans moteur;
- utilisation d'appareils électro-ménagers d'un usage courant;
- jeux et sports à titre récréatif et d'amateur (à l'exclusion de la chasse et des sports réputés dangereux tels les sports de combat, les concours hippiques, etc...)
- explosions, incendies, dégâts des eaux : pour les dommages corporels et matériels causés à des tiers (à l'exception des risques prévus par l'assurance contre l'incendie);
- utilisation de véhicules à moteur par des moins de seize ans à l'insu de leurs parents.
- ♦ Garanties complémentaires : la contre-assurance spéciale (C.A.S.) ou l'assurance de l'assistance et de la défense en justice

- pour obtenir réparation des dommages causés par un tiers responsable,
- en cas de poursuite judiciaire pour contravention aux lois et règlements sur la police de la circulation routière (usage de véhicules à moteur excepté).

L'assureur supportera dans ces cas les frais de défense jusqu'à concurrence de 50.000 F.

Comme vous le voyez le contrat G.A.P./R.C. comporte une assurance familiale très étendue.

A cette œuvre de sécurité et de prévoyance, que la Société Nationale poursuit dans un but purement social, vous aussi, vous devez contribuer non seulement en combattant les risques d'accidents par le développement de l'esprit de prévention mais en vous couvrant en même temps contre la catastrophe financière que pourrait entraîner un accident éventuel.

Sécurité = Prévention + Prévoyance.

Actes de probité

GRUPE NAMUR - LUXEMBOURG

Les agents dont les noms suivent ont rapporté diverses sommes d'argent pendant leurs services :

M. Duculot R. (Namur) a trouvé et remis un portefeuille contenant 11.780 F.

M. Zemer F. (Amberloup) une sacochette contenant 7.693 F.

M. Renesson A. (Pussemange) une sacochette contenant 1.800 F.

M. Limage R. (Forville) un portefeuille contenant 520 F.

M. Dubru L. (Houffalize) un porte-monnaie contenant 1.221 F.

M. Rouly R. (Florennes) un portefeuille contenant 100 F.

M. Gelay (Florennes) un sac contenant 600 F.

GRUPE BRABANT

C'est avec plaisir que nous citons les noms des quatre agents suivants, qui, ayant trouvé des valeurs dans leur véhicule, ont permis à autant de personnes de rentrer en possession de leur bien :

M. Leroy G., dépôt de Jodoigne : un sac de dame contenant 970 F.

M. Verreth, dépôt de Haacht : un portefeuille avec une somme de 2.700 francs.

M. Gigot O., dépôt de Chastre : un porte-monnaie contenant 6.010 F.

M. Verbeke R., dépôt de Asse : une serviette qui contenait 19.000 F en espèces et 30.000 F en effets boursiers.

A tous, un grand merci au nom des voyageurs reconnaissants.

Brabant

Vers la fin de l'an dernier, le contrôleur Lauwers Edmond a été interviewé à la T.V. flamande à propos d'un « hobby » un peu spécial. Il a, en effet, traduit en néerlandais plusieurs ouvrages classiques latins : or il n'a fait dans sa jeunesse que des études réduites.

On se rend compte qu'il a fallu à M. Lauwers une dose de volonté peu commune pour s'initier tout seul à une langue morte; il s'est également adonné à l'étude de l'italien. Tout cela méritait d'être dit.

LE CERCLE DES APPOINTES

C'est à la fin de l'automne que les membres du cercle des appointés se sont réunis pour aller ensemble écouter et applaudir le chanteur bien connu Bobbejan Schoepen, dans son vaste cabaret situé à Lichtaart. Chacun s'est bien amusé et l'on s'est donné rendez-vous lors d'une prochaine réunion familiale.

Hainaut

LE TRAM 32 FAMILLEUREUX - LA LOUVIERE ET L'AUTOROUTE DE WALLONIE A BOIS D'HAINES

La construction de l'autoroute de Wallonie change vraiment l'aspect du centre de la localité de Bois d'Haine.

L'autoroute passera au-dessus de la Grand-rue et de la ligne 32 qui relie Familleureux, Bois d'Haine et La Louvière.

Cette année un pont va être érigé à cet endroit et ce travail nécessitera l'apport d'une grande quantité de terre de remblais constitués par des schistes houillers provenant des terils de la région du Centre.

Sigles et emblèmes

L'article que nous avons consacré aux sigles et aux emblèmes semble avoir paru à un moment particulièrement propice. En effet, nous avons appris que l'Institut belge d'Esthétique Industrielle met au point un programme de collaboration entre les organismes d'intérêt public et les « designers ».



On nous a signalé également que la Sabena avait lancé un concours pour choisir un nouvel insigne réservé aux agents de la société, en uniforme ou en civil.

Nous vous avions montré dans les illustrations de l'article précité l'emblème des Chemins de fer britanniques (un lion sortant d'une couronne). Or, quelques jours plus tard, cette société faisait connaître son nouvel emblème : les flèches à trafic en double sens représentées ci-contre et qui seront la nouvelle « trade mark » des chemins de fer britanniques.

Ce sigle nous a paru particulièrement réussi pour une société de chemins de fer exploitant à double voie.

« En présence d'un accroissement du parc automobile qui contribue de plus en plus à accentuer la congestion du trafic, il importe donc d'utiliser la matière rare que constitue la voirie au mieux de l'intérêt général et pour ce faire d'accorder aux transports en commun les facilités et les priorités que justifient aussi bien l'importance de leur mission que leur faible encombrement relatif. »

(Extrait de la Presse)

CHRONIQUE SOCIALE

Les nouveaux tarifs médicaux de l'assurance obligatoire contre la maladie et l'invalidité

A la suite de l'accord conclu entre le gouvernement et le corps médical, le Moniteur Belge du 4-11-1964 a publié l'arrêté royal du 30-10-1964 qui comprend entre autres, les BAREMES DES HONORAIRES MEDICAUX ET DES REMBOURSEMENTS de l'assurance pour les CONSULTATIONS, VISITES et AVIS DE

MEDECINS de MEDECINE GENERALE et de MEDECINS SPECIALISTES.

Il intéressera certainement nos lecteurs de connaître l'essentiel de ces nouveaux barèmes, dont les taux — compte tenu de la hausse de l'index — se présentent comme suit à partir du 1-1-1965 :

N° d'ordre des prestations (1)	Nature des prestations (2)	Honoraires des médecins engagés (3)	Remboursements dus par la mutualité, qu'il s'agisse de médecins engagés ou non, en faveur des :	
			pensionnés (P) invalides (I) veuves (V) orphelins (O) (4)	autres bénéficiaires (5)
0100 N2	Avis, c'est-à-dire rédaction et signature, <i>en dehors de tout examen du malade</i> , de certificats, ordonnances pharmaceutiques et documents divers.	32 F	32 F	24 F
0101 N4	Consultation au cabinet du médecin de médecine générale.	63 F	63 F	47 F
0102 N8	Consultation à son cabinet, d'un médecin spécialiste autre que ceux cités en regard des n°s d'ordre 0110, 0111 et 0112.	126 F	126 F	95 F
	Consultation demandée par un médecin au domicile du malade.			
	Honoraires du médecin appelé en consultation :			
0103 N20	a) s'il s'agit d'un médecin spécialiste	263 F	263 F	197 F
0104 N15	b) s'il s'agit d'un médecin de médecine générale.	197 F	197 F	148 F
0105 N6	Visite au domicile du malade par le médecin de médecine générale.	79 F	79 F	59 F
0106 N10	Visite à domicile, simultanément à deux ou à plusieurs bénéficiaires.	131 F	131 F	98 F
0107 N8	Visite d'urgence demandée et effectuée au domicile du malade, entre 18 h et 21 h.	105 F	105 F	79 F
0108 N15	Visite demandée et effectuée au domicile du malade, la nuit entre 21 h et 8 h.	197 F	197 F	148 F
0109 N10	Visite demandée et effectuée le week-end, du samedi à 14 h au lundi à 8 h, au domicile du malade.	131 F	131 F	98 F
0110 N16	Consultation à son cabinet, du médecin spécialiste en <i>médecine interne</i> , y compris un rapport écrit éventuel.	252 F	252 F	189 F
0111 N20	Consultation à son cabinet, du médecin spécialiste en <i>neuropsychiatrie</i> , y compris un rapport écrit éventuel.	315 F	315 F	236 F
0112 N13	Consultation à son cabinet, du médecin spécialiste en <i>pédiatrie</i> , y compris un rapport écrit éventuel.	205 F	205 F	154 F
0113 N6	Visite au domicile du malade par le médecin spécialiste en <i>pédiatrie</i> .	79 F	79 F	59 F

N.B. Les taux de la colonne 4 représentent 100 p.c. de ceux cités dans la colonne 3; les taux de la colonne 5 représentent 75 p.c. de ceux cités dans la colonne 3.

QUELQUES REMARQUES IMPORTANTES

1) La visite au domicile du malade par un *médecin spécialiste, autre que le spécialiste en pédiatrie* (médecine infantile), ne donne LEGALEMENT pas lieu à remboursement de l'assurance, sauf s'il y est appelé en *consultation* par un confrère (p.ex. le médecin traitant).

2) Le médecin spécialiste en pédiatrie détermine librement ses honoraires — même s'il s'agit d'un médecin engagé — pour les visites au domicile du malade effectuées en dehors de la tournée normale du praticien.

3) Pour les visites au domicile du malade, les médecins engagés (c-à-d. le médecin de médecine générale et le pédiatre) peuvent réclamer au maximum 26 F pour les frais de déplacement. L'intervention de la mutualité dans ces derniers frais s'élève à 20 F (ou 75 p.c.), *ceci pour toutes les catégories de bénéficiaires.*

Exemples se rapportant à une visite du médecin au domicile du malade (prestation n° 0105 N6).

1er cas : il s'agit d'un bénéficiaire visé à la colonne 4 du tableau (P.I.V.O.).

— Honoraires de l'omnipraticien engagé : 79 F + 26 F de frais de déplacement, soit 105 F.

— Remboursement de l'assurance : 79 F + 20 F de frais de déplacement, soit 99 F.

2ème cas : il s'agit d'un bénéficiaire visé à la colonne 5 du tableau.

— Honoraires de l'omnipraticien engagé : 79 F + 26 F de frais de déplacement, soit 105 F.

— Remboursement de l'assurance : 59 F + 20 F de frais de déplacement, soit 79 F.

4) Les frais de déplacement du *médecin spécialiste* engagé, appelé en *consultation* par un médecin, sont fixés à 5 F le km; le remboursement de la mutualité correspond également à 75 p.c. desdits frais.

Au risque de paraître fastidieux, nous ne pouvons cependant omettre de dire que :

- les bénéficiaires de l'assurance qui s'adressent à des médecins NON ENGAGÉS doivent supporter le supplément éventuel des honoraires demandés; en effet, le respect des tarifs n'est obligatoire que pour les médecins ayant pris l'engagement de les appliquer;
- la liste des médecins engagés, laquelle comporte toutes les indications utiles pour l'assuré, peut être consultée au siège des mutuelles.

Eu égard à la complexité des dispositions en matière d'assurance-maladie et aux interprétations divergentes qui parfois y sont données, nous invitons expressément nos agents et anciens agents à faire appel, en cas de doute au sujet de leurs droits, aux services de la mutuelle qui a recueilli leur adhésion.

N.D.L.R. Au moment de la rédaction de sa chronique, notre Service Social n'a pu obtenir la confirmation officielle quant à la fixation éventuelle des plafonds des revenus annuels dont peuvent disposer :

— les bénéficiaires de la catégorie « P.I.V.O. » pour l'obtention des remboursements à 100 p.c. (plafond envisagé : 75.000 F + 15.000 F par personne à charge).

— les autres bénéficiaires pour l'application des honoraires à respecter par les médecins engagés (plafond envisagé : 200.000 F + 15.000 F par personne à charge).

Un musée belge des transports à Tervuren

Aux annales du Moniteur belge ont paru les statuts d'une association sans but lucratif fondée en vue de promouvoir la création et le développement d'un musée belge des transports.

Un communiqué a paru à ce sujet dans un journal du soir et a appris aux lecteurs que le nouveau musée sera érigé à une quinzaine de kilomètres à l'est de la capitale, dans le magnifique cadre de Tervuren, sur les terrains de l'ancien terminus de la ligne électrique désaffectée Bruxelles Q.L. - Tervuren. Le gouvernement provincial du Brabant est très intéressé à la question et fait partie, comme la S.N.C.V., des membres fondateurs de l'association.

Les collections rassemblées seront présentées en partie dans des locaux fermés, à construire, et en partie à ciel ouvert.

Les organisateurs ont bon espoir de pouvoir inaugurer, dès 1966, une partie du Musée national belge des transports.

Nous ne manquerons pas d'en informer nos lecteurs.

DES « MOTARDS » BIEN SIGNALÉS !

La revue périodique *Via Secura* nous apprend que la police anglaise a expérimenté un dispositif mis au point par les usines Rolls-Royce, de Derby, qui permettra aux agents de la circulation d'être mieux repérés des automobilistes. Il s'agit d'un casque muni d'un feu clignotant de couleur bleue, alimenté par une batterie logée dans une musette portée en bandoulière. Le tout pèse environ une livre. La lumière est visible à une distance de près de 300 mètres.

HUIT MILLIONS DE VOITURES PAR AN !

La vente de nouvelles voitures, aux Etats Unis, atteindra plus que probablement les huit millions d'unités en 1964 !

Et les statistiques tendent à prouver que les ventes continueront encore à monter en 1965, pour atteindre les neuf ou dix millions annuels durant la prochaine décade...

En Belgique aussi, on vient de battre un record. En effet, de janvier à juin 1964, on a vendu une moyenne mensuelle de 18.536 nouveaux véhicules... (voitures personnelles).

Quand on songe que cette moyenne n'était que de 7.280 en 1957...

Un transport exceptionnel le 2 décembre 1964

Le défilé triomphal des para-commandos au retour de Stanleyville

Les 112 jours d'occupation de Stanleyville par les insurgés resteront un cauchemar pour beaucoup d'Européens et de Congolais.

C'est le 24 novembre 1964 que la ville fut reprise.

L'action rapide des 600 parachutistes belges permit de sauver la vie de plus d'un millier d'Européens.

de la Force Aérienne et les élèves de l'Ecole Militaire à Melsbroek (Caserne Groeneveld) où se déroulait une cérémonie d'accueil.

A 13 heures, quinze autobus dont neuf de la S.N.C.V. ont conduit, de Groeneveld à la Place Quetelet à Bruxelles, les 600 para-commandos participant à la parade.



De leur pas souple et silencieux les paras vont prendre place dans nos autobus.

Au moment du retour en Belgique, il fut décidé qu'un défilé aurait lieu dans la capitale pour permettre aux habitants de manifester leur admiration et d'exprimer leurs sentiments à nos soldats.

Le 2 décembre 1964, dans l'avant-midi, 3 autobus de la S.N.C.V. transportaient les membres de la Musique

Celle-ci se déroula par la rue Royale et la rue de la Régence et nos parachutistes furent fleuris et fêtés par une foule enthousiaste.

Après leur arrivée à la Place Poelaert, les para-commandos s'embarquèrent de nouveau dans les autobus de la S.N.C.V. pour être conduits à la Caserne Rolin à Etterbeek.



Place Poelaert, après l'accueil triomphal, les paras à bord de nos autobus se dirigent vers Etterbeek par le tunnel routier de la Place Louise.

HOME DE REPOS DU PERSONNEL DE LA S.N.C.V.

Le 4 septembre 1954, fut commémoré, à Wenduine, le 20ème anniversaire de l'Association sans but lucratif « HOME DE REPOS DU PERSONNEL DE LA S.N.C.V. ». Au cours de la cérémonie, M. Hoens, Directeur Général et Président d'honneur du Home, évoqua la carrière de M. Louis JACOBS qui, ce jour-là, avait annoncé sa décision de renoncer à la présidence.

Dix ans ont passé depuis lors et chacun peut constater que le Conseil d'administration du Home de repos, présidé par M. Van Hemeldonck, a réussi, avec des moyens limités, à étendre et à améliorer les possibilités de séjour au littoral.

C'est ainsi que trois appartements ont été aménagés à Koksijde et qu'à Wenduine, des arrangements ont pu être conclus avec des propriétaires privés pour assurer la location d'appartements supplémentaires dans le centre de la commune.

Il nous est agréable de signaler que la S.N.C.V. a mis à la disposition du « Home de Repos » une maison d'habitation sise 2, J. Van de Puttelaan à Blankenberge qui a été modernisée récemment. C'est ainsi qu'à partir du mois de mars, deux appartements, pourvus de chauffage central au gaz et de douches, pourront être mis à la disposition des membres.

Vous trouverez dans l'encartage ci-joint tous les détails sur les conditions de location ainsi qu'un formulaire de demande de séjour.

Hainaut

Les services publics d'autobus ci-après ont été fusionnés :

La Louvière - Strépy - Trivières avec extension Trivières - Binche.

Péronnes - Bray - Estinnes-au-Mont.

La nouvelle ligne se dénommera Estinnes-au-Mont - Trivières - Péronnes - La Louvière avec extension Trivières - Binche.

Nouvelle longueur totale de la ligne : 27,147 km.

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

NAISSANCES

ANVERS

Greta chez M. VAN DEN HEUVEL Corneel (Beerse).
Hilde chez M. BROECKX Jozef (Dessel).
Arlette chez M. HENDRICKX Emiel (Arendonk).
Luc chez M. VAN DEN HEUVEL Jozef (Mechelen).
Marc chez M. BRANTS Frans (Wommelgem).
Noël chez M. VAN LOON Renaat (Brasschaat).
Anne-Marie chez M. VAN WESEMAEL Hugo (Hove).

FLANDRE OCCIDENTALE

Dirk chez M. VANDAMME Paul (Kortrijk).
Linda chez M. LOGGHE Maurice (Koekelare).
Marie-José chez M. VAN OUYRYVE Marc (Poperinge).

BRABANT

Johan chez M. GEENS Marcel (Kumtich).
Jean-Claude chez M. PHILIPPE Fr. (Corroy-le-Château).
Dirk chez M. DE SCHOUWER Julien (Grimbergen).
Marleen chez M. SPREUTELS Louis (Ottenburg).
Bert chez M. DE VITS Jan Baptist (Kester).
Jocelyne chez M. LAUREZ Noël (Villers-la-Ville).
Michel chez M. LECLERCQ Marcel (Drogenbos).
Myriam chez M. VANDEKERCKHOVEN E. (Schaerbeek).
Pascal chez M. LECOCQ Léon (Tourinnes-la-Grosse).
Bruno chez M. VERMAELEN Jozef (Leuven).
Rudi chez M. DE VITS Jean (Herfelingen).
Bernadette chez M. PIRON Maxi (Anderlecht).
Carla chez M. VAN DEN BRANDE Urbain (Halle).
Hans chez M. RENTIERS René (Kessel-Lo).
Godelieve chez M. VAN DEN BROECK Frans (Asse).
Marleen chez M. VAN DEN HOUWE Alfred (Pamel).
Pascal chez M. AUBRY Constant (Baisy-Thy).
Christina chez M. VERDICKT Marcel (Vilvoorde).
Johan chez M. VAN NIEUWENHUYSE Fr. (Heverlee).

LIEGE

Jean Marie chez M. DEVIGNE Joseph (Liège).
Roger chez M. EVANS Oscar (Amay).
Annie chez M. MULLER Charles (Liège).
Myriam chez M. TILLMANS Walther (Eupen).

HAINAUT

Jacques chez M. LECOMTE Léon (Frameries).
Yves chez M. POUCKET Albin (Montignies s/Sambre).
Dominique chez M. DEMEURE Max (Noirchain).
Mireille chez M. DAUSSAINT Robert (Roux).
Muriel chez M. CORNIL Jean (Lobbes).
Pierre chez M. BOULANGER Ernest (Jumet).
Viviane chez M. VANDERCLAUDE Lucien (Roux).
Eric chez M. SCHELLEBROODT Daniel (Charleroi).
Frédéric chez M. THIELS Albert (Merbes-le-Château).
Joël chez M. VAN LUNTER Marcel (Lodelinsart).
Daniel chez M. LERAT Emile (Anderlues).
Laurence chez M. VOUNCKX Marcel (Ransart).
Marie-Françoise chez M. BUIDIN Jean-Pol (St-Ghislain).
Karine chez M. LAVEAU Robert (La Louvière).
Pascal chez M. DAGNEAU Maurice (Houdeng-Goegnies).
Sabine chez M. BARBIEUX Robert (La Louvière).
Laurence chez M. BERTUILLE Alfred (Ere).

NAMUR - LUXEMBOURG

Sonia chez M. FRAIPONT Pierre (Biesmerée).
Eric chez M. MABILDE André (Forges).
Guy chez M. VAN HOOTEGHEM Guy (St-Servais).
Anne chez M. DECHAMBRE Robert (Lacuisine).
Pol chez M. CHAUVIER Alfred (Denée).

LIMBOURG

François chez M. DREESSEN Laurent (Dilsen).
Gina chez M. SPIRITUS Ernest (Wilderen).
Danny chez M. VANDENBORN L. (St-Lambrechts Herk).
Hans chez M. MOONS Willy (Paal).
Mariëlla chez M. DUELEN Egide (Vroenhoven).
Luc chez M. MEEKERS Jos (Leopoldsborg).
Hilde chez M. EYGEMANS Marcel (Genk).
Martine chez M. VLIEGEN Jozef (Genk).

MARIAGES

ANVERS

M. VAN TILBORGH Leo a épousé Mlle KESSELAERS J.

FLANDRE OCCIDENTALE

M. COSIJNS Eric a épousé Mlle PARDO Liliane.
M. TOURNOY Jerome a épousé Mlle BORRET Georgina.

BRABANT

M. MERTENS Alfons a épousé Mlle DE WINTER Anny.
M. LOOZE René a épousé Mlle VAQUIN Annie.
M. DESMEDT Pieter a épousé Mlle VANDERLINDEN O.

HAINAUT

M. YPERSIEL Gaston a épousé Mlle LIXON Monique.
M. COOLS Jean a épousé Mlle VICENTINI Gloria.

NAMUR - LUXEMBOURG

M. FEUILLIEN Joseph a épousé Mlle DUCROT Josiane.
M. SION Albert a épousé Mlle PIRSON Jeanne.

LIMBOURG

M. BORGERS Julius a épousé Mlle PEETERS Julia.
M. DANIELS Pieter a épousé Mlle THIJS Maria.
M. THEYS Ludovicus a épousé Mlle VANDERBIESEN R.
M. ENGELN Maurice a épousé Mlle LEFEBVRE S.

AGENTS DES GROUPES MIS A LA PENSION

Mois de novembre-décembre 1964	Années de service	Groupe
WILLEMS E., ouvrier qual. 1° cl.	49	Anvers
VERMEULEN J., chef receveur	43	»
DAVIDS G., conducteur A.R.	41	»
MUES A., piocheur	37	»
VERBELEN H., ouvrier d'élite	36	»
VANHOUTTE A., ouv. qual. 1° cl.	45	Flandre Or.
VAN DE SANDE R., ouv. d'élite	40	»
GUNST L., chef de remise	45	Flandre Occ.
MONTENY P., ouvrier qual.	43	»
ROSSEY H., conducteur A.B.	43	»
BOLLAERTS L., chauffeur	42	Brabant
DE BOEVERE G., manoeuvre	41	»
HEYVAERT J., receveur	41	»
STEVENS L., receveur	38	»
SEGBERS Th., conducteur él.	37	»
DECLERCQ G., receveur	36	»
VAN HEMELRIJCK F., receveur	33	»
HANNAERT H., receveur	32	»
FETS H., conducteur él.	31	»
DE BAUT K., ouvrier qual.	30	»
DE SMEDT J., piocheur	29	»
VAN HOOF E., receveur	29	»
CLAES L., piocheur	13	»
VERLAINE A., ouvrier qual. 1° cl.	36	Namur-Lux.
LANSIVAL P., chef receveur	34	»
FERON S., ouvrier qual.	34	»
MAURICE A., chef receveur	32	»
LECLOUX R., piocheur	23	»
LEBEAU A., receveur	35	Liège
PIRE L., manoeuvre	34	»
BRUNO A., conducteur él.	33	»
PAQUAY V., receveur	30	»
RENOTTE L., receveur	30	»
VAN OOSTVELT E., piocheur	23	»
MORIAS Jeanne, nettoyeuse	15	»
HEUCHAMPS G., brigadier	42	Hainaut
DELBART J., conducteur	42	»
BERTRAND J., contrôleur	42	»
GOSSUIN L., receveur	41	»
DETHIERS A., conducteur él.	37	»
EDUWAERE A., piocheur	37	»
WARENGHIEN A., manoeuvre	34	»
WALRAEVENS H., piocheur	30	»
DEHOUTAIN E., manoeuvre	20	»

Cérémonie du Nouvel-An et remise des distinctions honorifiques à l'Administration centrale

Depuis 1960, c'est à la Saint-Sylvestre que les fonctionnaires et agents de l'Administration centrale sont invités à assister à la remise des distinctions honorifiques.

A l'heure dite, toutes les places du réfectoire sont occupées lorsque M. Hoens, Directeur Général, fait son entrée suivi des Directeurs.

Après avoir adressé à tous ses souhaits de bonne santé et de prospérité, il déclare que, fidèle à la tradition, il désire passer rapidement en revue les événements de fin d'année.

M. le Directeur Général rappelle qu'en ce dernier jour de l'an, une partie du personnel est en grève et que celle qui « comme il se doit, toutes les possibilités de conciliation n'étant pas épuisées » est restée au travail, attend avec impatience les résultats des entretiens qui se poursuivent entre les représentants des syndicats et la direction.

Que demande-t-on ? Gagner davantage, tout en travaillant moins. Ce désir, voire cette exigence, n'est pas propre à tel ou tel groupement de travailleurs, mais semble également être la préoccupation première de tous les agents, personnel de l'administration centrale compris.

Gagner plus et travailler moins, aspiration fort humaine sans doute, mais comment concilier ces buts qui, apparemment, ne se rejoignent pas ?

La solution facile vient évidemment à l'esprit : tout augmente, donc nos tarifs n'ont qu'à suivre proportionnellement la même courbe et le tour est joué ! Voire ?

M. le Directeur Général dit se rappeler à ce sujet un petit film projeté avant guerre et dont le scénario peut se résumer comme suit :

Dans un pays progressiste, une petite industrie de phonographes est menée par un dirigeant qui, luttant pour l'existence de plus en plus difficile de son affaire, ne peut toujours se permettre d'être généreux avec ses collaborateurs de travail. Un jour, ces derniers, estimant ne plus pouvoir supporter



Au premier rang de g. à dr. : MM. Willemotte et Humblé, Mme Van Belleghem M. Konings. Au 2^e rang : MM. Froidmont, Huens et Félix. Sur les marches : MM. Schoy, Meulenbergs et Van den Oudenhoven.

Les propos du contrôleur BOUDARD

BOUDARD : Je m'étonne toujours de rencontrer, à certaines heures, dans l'une ou l'autre ville où je passe, des bus vicinaux, circulant dans des rues où jamais une voie ferrée vicinale n'a été établie et même où ne passe actuellement, aucun service public.

CONDUCTEUR : Je suppose qu'il s'agit de services « spéciaux » prévus pour les écoliers ?

B. : Exactement, bien que nous ayons aussi des « spéciaux » pour membres du personnel d'une même entreprise que nous véhiculons jusqu'à une gare S.N.C.B., ce qui explique les quelque 46.000 km de services spéciaux que nous avons exploités en 1964.

Puisque vous êtes parfois amené à assurer un transport d'écoliers, je vous signale que si certains ont lieu sans remise de titre de transport par la S.N.C.V., à la suite d'un paiement global et d'un accord direct avec l'institution, par contre il est des écoles qui nous demandent des transports pour un nombre d'abonnés, que nous mettons en possession d'abonnements scolaires payables par an ou par trimestre, généralement pour 1 voyage A.R. par jour.

C. : Mais pourquoi me rappelez-vous cela ?

B. : L'expérience a prouvé que des enfants ont voyagé ainsi pendant un certain temps sans titre de transport, donc sans avoir payé.

C. : On sait comment cela va. Le conducteur à qui l'on dit : « Vous ferez le spécial du Collège des Oiseaux... »

B. : Il emporte un peu de mouton !

C. : Non, mais il se contente de faire monter son monde le plus rapidement possible, sans rien demander, en faisant une prière muette pour que tout se passe sans trop de cris, sans bataille de cartables et surtout sans accidents !

B. : Donc, la prochaine fois demandez les abonnements.

C. : D'accord, mais ce à quoi je songe depuis longtemps, c'est d'inventer un moyen scientifique mais inoffensif pour calmer certains écoliers turbulents : par exemple un bouton-poussoir qui enverrait dans l'air une bonne giclée de gaz hilarant ou de soporifique.

B. : Si on adoptait votre idée, votre nom resterait célèbre.

C. : Je n'y tiens pas.

B. : Vous êtes comme Alphonse Allais qui disait : « Je préfère passer hériter à la Poste que de passer à la postérité ».

les conditions de travail qu'on leur impose, renversent le chef qui ne veut rien comprendre à rien, et s'installent à la direction de l'usine. Comme il se doit, on décide aussitôt d'augmenter sensiblement les rétributions de chacun et de réduire tout autant la durée des prestations.

Tout est pour le mieux dans le meilleur des mondes, jusqu'au jour très proche, où l'on constate que les phonographes fabriqués ne se vendent plus, leur prix ayant évidemment fort augmenté de par l'incorporation inévitable dans les prix de revient, de la majoration des rémunérations et de la réduction du temps de travail.

A la première échéance du mois, on offre à chaque agent un beau gramophone en guise de paiement, mais cette monnaie d'échange n'a cours qu'une fois, et très rapidement, il faut en revenir aux conditions initiales d'avant la réforme.

Aussi, cette petite histoire presque banale doit nous inspirer. Notre phonographe à nous, la place km-voyageur, se vend de plus en plus difficilement et pour cause.

M. le Directeur Général cite des chiffres puisés dans une documentation du Royal Automobile Club, d'où il résulte, qu'actuellement, une petite voiture automobile, roulant quelque 15.000 Km par an, ne coûte que ± 2 F au km toutes charges comprises. Notre tarif normal est de 1,10 F/km. Il est dès lors inutile de procéder à de grandes démonstrations pour sentir où le bât blesse.

L'augmentation des tarifs: oui, il faut bien de temps en temps s'y résoudre, mais le plus tard possible, après avoir épuisé tous les moyens d'augmenter la productivité.

Dans ce domaine, chaque agent, à quelque échelon de la hiérarchie qu'il appartienne, doit se demander: ai-je tout fait pour accroître la productivité de mon propre travail? Ai-je été présent corps et esprit pendant tout le temps — pourtant déjà fortement réduit — de la prestation normale qui m'est assignée?

M. le Directeur Général ajoute qu'il est convaincu que l'accomplissement intégral de la tâche quotidienne ne peut que procurer, en dehors de sa nécessité matérielle, force morale et satisfaction.

A l'appui, il cite une phrase extraite de la préface à « Vol de Nuit » de Saint-Exupéry, écrite par André Gide:

« Je lui sais gré particulièrement d'éclairer cette vérité paradoxale, pour moi d'une importance psychologique considérable, que le bonheur de l'homme n'est pas dans la liberté, mais dans l'acceptation d'un devoir ».

D'autre part, ayant eu l'occasion d'assister tout dernièrement dans notre pays à une séance d'hommage à l'académicien français Louis Armand, M. le Directeur Général paraphrase la fin du discours de ce dernier qui comparait l'existence dure et difficile, il y a environ deux générations, des habitants de la Haute-Savoie dont il est originaire, avec celle menée par nos compatriotes au pied des terrils, autres montagnes. Malgré la mécanisation, l'automatisation, malgré tout ce que la vie moderne apporte comme amélioration des conditions de vie de l'homme, l'homme lui-même ne pourra persister en tant qu'être digne de ce nom que pour autant qu'il garde le respect et le culte de l'effort.

Terminant, il demande aux quelque deux cents agents rassemblés que tous soient totalement dévoués à leur tâche afin que la S.N.C.V. puisse continuer à assurer la subsistance et le bien-être de nos familles.

M. le Directeur Général annonce ensuite qu'il va procéder à la remise de distinctions honorifiques à divers fonctionnaires et agents dont nous donnons la liste ci-dessous.

Au cours de la cérémonie, M. le Directeur Général félicite spécialement sa secrétaire, Mme Van Belleghem, qui est le premier agent féminin de l'Administration Centrale à être décoré pour 25 ans de service.

M. Hoens lève ensuite son verre en l'honneur des décorés et une grande animation règne ensuite dans la salle.

ORDRES NATIONAUX

Mouvement du 8-4-1964

Humble S., inspecteur en chef, Officier de l'Ordre de Léopold.

Huens JB., inspecteur princ., Officier de l'Ordre de Léopold II.

Froidmont J., inspecteur, Chevalier de l'Ordre de la Couronne.

Meulenbergs J., chef de bureau, Chevalier de l'Ordre de la Couronne.

Mouvement du 15-11-1964

Mornard R., ingénieur en chef, Officier de l'Ordre de Léopold II.

Wilmotte A., chef de bureau, Officier de l'Ordre de Léopold II.

Felix J., chef de bureau, Officier de l'Ordre de Léopold II.

DECORATIONS CIVIQUES

35 années de service

De Clercq R., inspecteur général, Croix civique de 1ère cl. et breloque vicinale.

25 années de service

Médaille civique de 1ère cl.

Legein E., conseiller juridique, chef de service.

Konings J., inspecteur en chef. Mme Verheye, épouse Van Belleghem, chef de bureau.

Froidmont J., inspecteur. Van den Oudenhove R., sous-chef de bureau.

Schoy L., rédacteur.

Administration Centrale

Dans le courant du mois de décembre 1964, trois nouveaux agents ont été engagés. D'abord, au service de la dactylographie (Secrétariat) Mlle L. Ronsmans et Mme C. Sellekaerts, puis à la Direction des Finances, M. Beddegenuots R., rédacteur.

Il nous faut, par contre, signaler la mise à la retraite anticipée pour invalidité de Mme Liekens M.-L., ainsi que le départ de M. Licoppe (T. Adm.) qui a allègrement atteint ses 65 ans.

Après avoir débuté à la dactylographie, M. Licoppe était passé à la Direction T. Un cadeau lui a été remis, le jour de son départ, en présence de M. Swinnens, Directeur, et de M. Van Huffel, ingénieur en chef, et de tous les agents de la Direction.

Nous lui souhaitons de conserver une bonne santé et de lire longtemps Nos Vicinaux.

LE DECES DE M. B. KERREMANS INSPECTEUR PRINCIPAL

Le matin du 13 janvier, à l'Administration Centrale, la consternation se lisait sur tous les visages, car on venait d'apprendre le brusque décès de M. B. KERREMANS, Inspecteur Principal, qui avait été frappé d'une crise cardiaque cinq semaines auparavant. La même émotion était ressentie dans les bureaux des groupes d'exploitation où M. KERREMANS était estimé pour sa compétence et apprécié pour son aménité.

Il avait débuté en 1937, en qualité de commis, dans les bureaux du groupe du Brabant; sa vive intelligence l'avait rapidement fait sortir du rang et, en 1945, il était nommé chef de dépôt. Peu après, il réussissait les divers examens d'aptitude à la fonction de moniteur d'organisation et était affecté, en cette qualité, au service de l'Inspection générale qu'il n'allait pratiquement plus

quitter. Il fut aussitôt chargé de diverses études concernant les recettes d'exploitation; il s'occupa également du contrôle budgétaire se rapportant aux prévisions de dépenses ainsi qu'aux résultats des groupes d'exploitation.



Toutes ces activités furent récompensées, car en 1957, il était promu au grade d'Inspecteur Principal.

La mort, hélas, a interrompu cette brillante carrière mais l'exemple que M. Ben. KERREMANS a donné servira de modèle à ceux qui l'ont connu, c'est-à-dire à ses amis.

Ses obsèques eurent lieu à Kraainem devant une affluente considérable et en présence de M. le Directeur Général et de M. l'Inspecteur Général. De nombreux fonctionnaires et agents, tant des groupes que de l'Administration Centrale, étaient venus lui rendre un dernier hommage.

« Nos Vicinaux » présente, à son tour, à la famille éplorée, ses sincères condoléances.

Flandre Occidentale

REMISE DE DISTINCTIONS HONORIFIQUES DANS LE GROUPE WEST-VLAANDEREN

La remise annuelle des décorations a eu lieu à Brugge le jour de la Saint-Nicolas sous la présidence de M. Storms, directeur, entouré de MM. Vanderfaeilie, ingénieur en chef, Van Soye, inspecteur technique, et des chefs de service.

Après avoir souhaité la bienvenue aux agents et à leur famille, M. Storms les félicita d'avoir mérité cette distinction honorifique pour les services rendus à la Société Nationale. Il évoqua la vie collective de la S.N.C.V. où chacun a une tâche à accomplir. M. Storms se référa ensuite au développement et à l'évolution que la S.N.C.V. a connus, et à l'obligation de s'adapter à des situations toujours mouvantes. M. le Directeur Storms affirma également que les efforts fournis par le personnel étaient pleinement appréciés et que la présente cérémonie constituait une occasion idéale pour manifester la reconnaissance de la Société Nationale aux décorés et à leurs familles.

La remise des décorations eut lieu ensuite. Comme les années précédentes, un groupe de comédiens-chanteurs vint apporter deux heures de joie et de bonne humeur jusqu'à la fin de la cérémonie.

Remise de décorations dans le groupe Antwerpen

Des décorations dans les ordres nationaux et des médailles civiques ont été remises à 93 agents venus de tous les coins de la province d'Antwerpen. Lorsque M. Vermeire, Directeur, accompagné de M. Van Habost, Ingénieur en chef-chef de service, fit son entrée dans le réfectoire de l'atelier de Merksem, la salle était bien garnie.

M. Vermeire, après avoir exprimé sa fierté de présider cette cérémonie, mit en valeur la façon exemplaire dont le personnel s'était adapté à l'évolution des moyens de transport; il dit également sa satisfaction de pouvoir constater la solidarité qui anime les services du mouvement, des V.T. et des ateliers.

M. Vermeire félicita ensuite les deux agents qui venaient de passer un demi-siècle au service des vicinaux, M. A. Coppens et M. Adh. De Haes, et tandis que le Directeur leur remettait la gratification habituelle, Mlle Cornelissens, assistante sociale, offrait des fleurs à Mme Coppens.

Avant la remise des décorations, M. Fr. Keutgens, chef de service, prit encore la parole. « Il m'est particulièrement agréable, dit-il, dans l'exercice de mes fonctions, de vous faire savoir que notre Directeur a reçu la Croix Civique de 1ère classe pour 35 ans de service et a été promu commandeur de l'ordre de Léopold ».

M. Keutgens se fit l'interprète de tout le personnel pour féliciter M. Vermeire et invita chacun à lever son verre en son honneur.

M. le Directeur exprima ses remerciements et émit l'espoir que l'excellent esprit de compréhension qui règne entre le personnel et lui, restera inchangé; il fit part également des félicitations adressées aux décorés par M. le Président du Conseil et par M. le Directeur Général.

Après la partie académique, la scène fut occupée par un humoriste-chanteur qui sut plaire à tout le monde et termina dans la bonne humeur cette touchante cérémonie.

ORDRES NATIONAUX ORDRE DE LA COURONNE

Chevalier

Poortmans J., commis p.p.

Palmes d'Or

Van Uffel Fr., contrôleur; Crikemans C., contrôleur.

Palmes d'Argent

Verhaegen D., ouvrier qual. 1ère cl.; Verbeeck L., ouvrier qual. 1ère cl.; Van Aelten Fr., ouvrier d'élite.

Médaille d'Or

Hoeckx Fr., receveur; Somers W., conducteur; Van Gestel L., receveur; Verhaegen E., conducteur; Verschuren J., receveur; Cornelis L., receveur; Franken M., conducteur; Pauwels P., conducteur; Van Engelandt J., conducteur; Van Ginneken J., receveur; Van Gils H., receveur; Verelst J.B., conducteur; Versmissen A., conducteur; Vos G., receveur; Wouters P., conducteur.

DECORATIONS CIVIQUES

35 ans de service

Croix civique de 2ème cl.

Dieltjens H., contrôleur; Peeters H., contrôleur.

Médaille civique de 1ère cl.

Baeyens A., piocheur; Bogaerts L., ouvrier qual. 1ère cl.; Daniels F., conducteur él.; De Langh L., conducteur él.; De Schepper A., ouvrier qual.; De Vos F., conducteur él.; Dierckx J., chef receveur; Faes J., conducteur él.; Fierens G., ouvrier qual.; Hoeckx F., receveur; Jacobs L., brigadier; Lauwers K., chef piocheur; Marissen P., ouvrier d'élite; Marcus J., ouvrier qual.; Peeters F., receveur; Scheirs C., receveur; Thijssen A., brigadier; Van Bergen K., ouvrier qual.; Van Camp A., receveur; Van Tilborg P., receveur; Verveckken E., ouvrier qual. 1e cl.; Verwerft L., conducteur él.; Wouters J., brigadier; Asscherick J., ouvrier qual.; Baemans J., ouvrier qual.; Claessens A., conducteur A.B.; De Beuckeleer G., brigadier; Germanus W., conducteur él.; Geerts J., receveur; Heulens H., conducteur él.; Lenaerts L., ouvrier qual.; Marien K., Piocheur; Schwemin P., ouvrier d'élite; Somers W., conducteur él.; Stijns F., piocheur; Van Camp F., conducteur él.; Van der Meirsch W., ouvrier qual.; Van Velthoven A., receveur; Vermeire K., ouvrier qual.; Verveckken J., ouvrier qual.



Vue d'ensemble du réfectoire de Merksem lors de la remise des décorations.

UNE MISE A LA PENSION PARMI LE PERSONNEL APPOINTE

Au mois de décembre dernier, M. LIGNOUL J., contrôleur, atteignait l'âge de la retraite après une carrière de 45 années.

Malheureusement, pour raison de maladie, M. Lignoul interrompait ses activités le 22 du mois.

Quelques jours plus tard, MM. Lebrun, Poncelet et Fagnoule se rendirent chez M. Lignoul pour lui souhaiter une longue et paisible retraite et lui remettre le cadeau qui lui était destiné.

REMISE DE DECORATIONS

Le dimanche 20 décembre 1964, une remise de décorations aux agents du Groupe a eu lieu dans la salle de réunion du dépôt de Liège Saint-Gilles.

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

Dans son discours, M. Botton, après avoir rappelé le sens de la manifestation, remercia les agents et leurs épouses d'être venus si nombreux à cette cérémonie et exprima sa satisfaction de pouvoir remettre aux agents des distinctions octroyées par le Roi, en reconnaissance des services rendus au pays en accomplissant avec zèle leur tâche au sein de la Société Nationale. C'est un prix d'excellence, un brevet officiel de haute qualité professionnelle et technique qui place son titulaire parmi les meilleurs spécialistes de sa profession. C'est aussi une récompense pour une existence toute de dévouement à la chose publique.

Plusieurs décorations dans les Ordres Nationaux ont ainsi été accordées; de plus, 38 agents reçurent une décoration civique et parmi eux 18 recevaient la breloque vicinale.

M. Botton évoqua ensuite la grandeur de notre profession et l'importance qu'elle revêt dans l'économie du pays. Pour s'en convaincre, il suffit simplement de se demander dans quel état de développement serait le pays et quel serait le mode de vie, si l'industrie du transport ne s'était développée comme elle l'a fait depuis plus d'un siècle.

M. Botton ajouta que la S.N.C.V. détient une place honorable dans cette industrie.

Si, pour des raisons économiques, le groupe de Liège a dû abandonner progressivement le service ferré au profit de l'autobus, il ne rend pas pour autant moins de services aux populations qu'il a pour mission de desservir; au contraire, le nombre de places offertes au public n'a fait que croître au cours de ces dernières années.

M. Botton signale ensuite que, journalièrement, le groupe de Liège transporte plus de 80.000 personnes vers les centres des villes, vers l'industrie et vers les écoles et qu'il met en circulation 200 autobus parcourant ensemble plus de 30.000 km.

Tout cela n'est réalisable que par le travail de chacun à l'atelier ou au bureau, dans les véhicules ou aux postes de maîtrise et c'est à ce travail d'ensemble qu'il est rendu hommage aujourd'hui.

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

La remise des bijoux fut suivie d'un goûter et les participants restèrent longtemps à bavarder par petites tables.

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

ORDRES NATIONAUX

1) Mouvement du 8-4-1963.

ORDRE DE LA COURONNE

Chevalier

Simonis J., chef de service.

Palmes d'Or

Plunus A., contrôleur.

Palmes d'Argent

Paulus Cl., machiniste de 1ère classe.

2) Mouvement du 15-11-1963.

ORDRE DE LA COURONNE

Chevalier

Galand H., chef d'atelier de 1ère cl.

3) Mouvement du 8-4-1964.

ORDRE DE LA COURONNE

Officier

Longdoz D., chef de service de 1ère classe.

Médaille d'Or

Huhn H., conducteur.

ORDRE DE LEOPOLD II

Officier

Henrard C., Ingénieur en Chef.

Chevalier

Longdoz F., chef de mouvement de 1ère classe.

AGENTS COMPTANT PLUS DE 35 ANS DE SERVICE

Croix civique de 2ème classe

Jadot A., chef de mouvement 2ème classe; Jacquemin C., contrôleur.

Médaille civique de 1ère classe

Louis R., ouvrier tourneur; Simonon M., ouvrier entretien; Huhn H., conducteur autobus; Sacré F., ouvrier entretien; Bertrand M., ouvrier maçon; Brepoels J., receveur; Celissen J., receveur; Ebeling J., receveur; Groyne J., receveur; Hauteclerc J., conducteur autobus; Houbrecht H., ouvrier entretien; Vanoostveld G., ouvrier entretien; Vanhove L., ouvrier entretien; Dehez E., ouvrier entretien; Coenegracht H., ouvrier manœuvre; Ramjoie J., veilleur de nuit.

AGENTS COMPTANT PLUS DE 25 ANS DE SERVICE

Médaille civique de 1ère classe

Lebrun J., Inspecteur technique, Jeanne G., Cornesse M., Palmans L.

Médaille civique de 2ème classe

Boulangier J., Simons R., Persoon A., Lonay R., Bolzée L., Carabin A., Cayet J., Thomanne J., Jollings P., Ponthir J., Scalais J., Smolders P., Sauvage D., Happart L., Ledent A., Dyckmans F.

Au club des 50 ans de service

M. FREDDY ROCKALL

«C'est le 1er décembre 1914 que je me suis présenté au dépôt de Casteau, où j'ai été accepté comme nettoyeur de voiture et graisseur; j'avais 14 ans et je portais des culottes courtes».

Celui qui nous parle ainsi, avec une vivacité étonnante, c'est M. Freddy Rockall, du groupe du Hainaut, habitant Hyon près de Mons, et qui vient d'atteindre ses 50 années de service.

Il a terminé sa carrière sur les lignes électriques reliant Mons à Charleroi et sur lesquelles «Freddy» était bien connu des habitués. Mais ceux-ci ont probablement toujours ignoré que ce jovial compère avait du sang... écossais dans les veines!



C'est certainement à ses rudes grands-parents, portant le kilt et mangeurs d'avoine bouillie, que F. Rockall doit cette bonne santé qui lui a permis de n'avoir jamais un jour d'absence pour maladie ni une seule arrivée tardive. Lorsqu'il débuta aux Vicinaux Montois, il travaillait de 5 h du matin à 18 h pour 0,10 F de l'heure. A seize ans, il faisait fonction de chauffeur; en 1922, il devint ff. de machiniste; à cette époque on travaillait 7 jours d'affilée et le 8ème était jour de repos. En 1924, il accepta d'aller à Quévy, près de la frontière, comme machiniste. En 1930, il fut victime d'un grave accident, au cours duquel il fut grièvement brûlé au troisième degré par un jet de vapeur sur tout le bras droit qui resta comme atrophié. Il devait être mis à la retraite à 30 ans, lorsque la Société Nationale, d'accord avec la société d'assurances, lui offrit de subir un nouveau traitement de greffe de peau qui fut tenté par un jeune médecin M. Daubresse, le frère de notre Ingénieur en chef-chef de service de la Direction T. Après 6 mois d'hospitalisation, M. Rockall eut la grande joie de retrouver l'usage de son bras droit et de pouvoir reprendre du service. En 1932, il conduisit les autorails de Quévy, puis ce fut le tram électrique.

Nous avons souhaité à notre jubilaire du travail de conserver longtemps encore son inaltérable bonne humeur et sa remarquable vitalité.

Les agents d'Eupen - Spa - Warzée - Poulseur ont fêté leurs 1.000 jours sans accident

« ... Si le chef est convaincu de la nécessité de la prévention, si l'importance qu'il y attache est connue de ses collaborateurs, s'il manifeste à chaque occasion l'intérêt qu'il porte à ce problème, la prévention fera de grande progrès et l'accident sera en régression ».

(M. Herlin, Directeur Général de la S.A. Ougrée-Marihaye, au Congrès mondial de la prévention des accidents de travail. Bruxelles 1958).

Il faut reconnaître que c'est un fait unique dans les annales du Service Général de la Sécurité. Pour la première fois, TOUTES les équipes d'un groupe d'exploitation ont compté une période de mille jours sans accident.

Ce résultat est d'autant plus remarquable, dans le cas de l'équipe 10 de Liège, que cette équipe rassemble des agents exerçant les métiers les plus divers : au Mouvement, à l'atelier, à l'entretien, aux Voies et Travaux et même les derniers conducteurs de machines à vapeur en font partie. D'autre part ces agents sont dispersés dans toute la province et dépendent de quatre chefs différents.

Tout cela, M. Botton l'a souligné dans le remarquable discours prononcé au cours d'un goûter familial qui a eu lieu deux dimanches d'affilée, à Liège, dans un ambiance pleine de bonne humeur.

Nous ne décrivons plus l'ordonnance des fêtes de 1.000 jours, car nous l'avons fait maintes fois; cependant au cours des allocutions prononcées certains passages nous ont semblé mériter d'être portés à la connaissance de tous.

C'est ainsi que dans son introduction, M. Lebrun, chef de Sécurité, après avoir exposé toute l'organisation des services de Sécurité et d'Hygiène, depuis les sous-comités locaux

jusqu'au Service Général à Bruxelles, a fait savoir qu'à Liège, le total des primes de sécurité est versé avec l'assentiment de tous, dans une caisse gérée paritairement, ce qui a permis, l'an dernier de distribuer à des collègues malades ou momentanément dans le besoin, plus de 60.000 F. et, depuis le 1er janvier 1965, près de 13.000 F.

M. Follon, Inspecteur principal, représentant la Direction générale, commença par féliciter M. Botton et ses collaborateurs, puis il cita quelques statistiques dont le rapprochement montrait mieux que par des phrases, le progrès réalisé par le groupe de Liège, depuis 1955, date à laquelle M. Botton pris la direction du groupe.

Nombre d'accidents	Année	Effectif
1955	805	46
1956	763	32
1957	795	27
1958	694	20
1960	616	15
1962	592	1
1963	601	2
1964	570	1

« Si votre groupe », conclut M. Follon, « était resté au taux d'accidents de 1955, vous auriez enregistré non pas 108 accidents de 1956 à 1964 mais 334 ». Le représentant du service général de Sécurité demanda ensuite

à ceux qui avaient lutté 1.000 jours contre la routine et l'accoutumance au danger de maintenir cet esprit de sécurité.

Après le goûter, on passa à la partie récréative; on connaît maintenant sur tout le réseau le brio avec lequel M. Follon réussit à maintenir l'attention de toute une salle et même de la faire rire avec un sujet aussi peu distrayant que... le Code de la Route !

Les dimanches 17 et 24 janvier, deux équipes se partagèrent une série de primes qui récompensaient les bonnes réponses.

Puis vint le moment du discours du Directeur.

M. Botton rappela d'abord que l'équipe 10 était la dernière équipe du groupe à atteindre les mille jours, « c'est », dit-il, « le dernier maillon à cette chaîne de succès. »

Il souligna que pour coordonner les efforts d'agents dispersés dans toute la province, un travail efficace avait été accompli par M. Lebrun et son adjoint M. Winandy et par tous les délégués.

« Cette victoire de votre équipe est donc bien celle du groupe de Liège qui, une fois de plus, s'est mis en vedette de façon positive, car aucun groupe ne peut aligner autant de succès obtenus par tous les agents sans exception. Nous assistons ainsi au couronnement d'efforts tenaces accomplis au cours d'une longue période et qui montre une fois encore qu'à Liège on fait bien les choses. Lorsqu'on a compris l'enjeu de la bataille on se donne à fond et ensemble pour atteindre le but désiré. »

M. Botton dit se réjouir de voir que les améliorations apportées dans toutes les installations, dans tous les postes de travail portent leurs fruits, en forçant chacun à travailler avec méthode.

« L'ordre régnant, il en résulte tout naturellement un contrôle mutuel pour chacun d'entre nous, chefs ou subalternes, contrôle qui permet de déceler infailliblement tout ce qui pourrait provoquer à plus ou moins brève échéance, un accident de travail.



M. Follon, Inspecteur principal, prononce son allocution.



Un coin de la salle après la remise des cadeaux.



Pendant le jeu des questions, les trois se consultent; mais M. Follon a la bouche cousue.

» Cet ordre et cette propreté sur lesquels, vous le savez, je veille spécialement, influencent favorablement le comportement et la mentalité de chacun : l'esprit de sécurité se crée et se développe, les idées sont plus claires, l'attention au travail plus soutenue. Nous vous plaçons ainsi dans des conditions idéales pour lutter contre l'accident. Ce qui peut étonner nos compagnons des autres groupes, enchaîna M. Botton, c'est l'unanimité qui s'est faite chez nous et qui dorénavant va se matérialiser par la marque d'une astérisque à côté du nom de toutes les équipes de Liège au palmarès des concours intergroupes; ce signe sera la marque indélébile de l'esprit de sécurité qui nous anime.»

Le Directeur rendit encore hommage au travail de l'Inspection générale et s'adressant aux Condruziens, aux Spadois, aux Eupenois se trouvant devant lui, il leur dit : « Vous avez voulu que le travail cesse d'être une sujétion pour devenir une occu-

pation déagée de toute appréhension. Mais l'homme est toujours à reconsidérer.

» Rappelons-nous qu'à notre époque nous avons marché à grands pas vers le progrès social; ne perdons pas tout ce qui a été acquis en perdant contact avec les réalités au travail et sur le chemin du travail.»

Après avoir encore adressé ses félicitations à tous les équipiers, M. Botton eut un mot aimable pour les épouses qui, en se chargeant des multiples soucis de la vie libèrent l'esprit de leur mari de préoccupations qui pourraient retenir leur attention au travail.

Le Directeur, après avoir exprimé l'espoir de les revoir tous à la fête des 2.000 jours, invita les agents à venir retirer le cadeau-souvenir traditionnel.

Dès que les applaudissements eurent cessés, M. Laurent, secrétaire de la C.S.C. remercia M. Botton pour ce qui avait été réalisé. « Vous avez montré », dit-il. « que vous avez pla-

cé l'intégrité physique des travailleurs en tête de vos préoccupations et que vous avez su vous assurer la collaboration effective du personnel.»

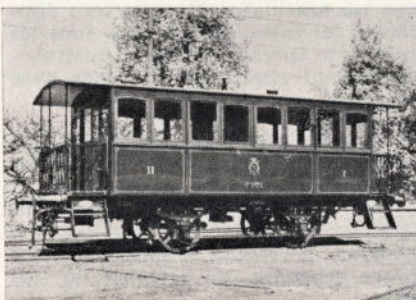
Le dimanche suivant le 24, ce fut au tour de M. Barbier, secrétaire de la Centrale Belge, de remercier et de féliciter la Direction.

Tous deux émirent le vœu qu'à l'occasion de cet exploit une large suppression de punitions pour fautes vénielles soit accordée, souhait auquel il fut donné satisfaction pour les punitions en cours, infligées à des membres de l'équipe 10.

Il revenait à M. Krott parlant au nom de tout le personnel d'exprimer ses remerciements à la Direction générale et à la Direction de Liège pour la belle fête organisée deux dimanches de suite, ainsi que pour les cadeaux offerts. Il dit encore sa conviction que chaque agent continuerait sa lutte acharnée même contre les plus petits risques dans l'espoir de revenir ici, à Saint Gilles, dans 1.000 jours.

LES VOITURES DU SERVICE VAPEUR - SERIE C

Après avoir mis en service les premières voitures de la série A, destinées aux lignes à voie métrique, et celles de la série B, adaptées à l'écartement de 1.067 m., la S.N.C.V. commanda à l'industrie belge quelques voitures immatriculées dans la série C et destinées à ses trois lignes à voie normale.



Au total 25 voitures furent commandées et elles furent mises en service entre 1888 et 1913.

Description :

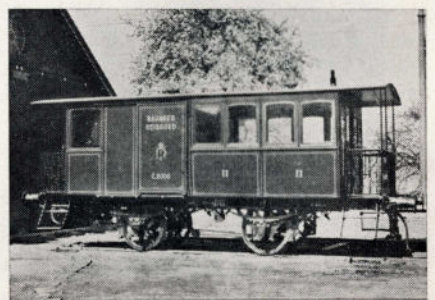
Les voitures de II^{me} classe comportent un compartiment unique offrant 4 x 10 places de front. Les voitures mixtes se composent de deux compartiments comprenant chacun 2 x 10 places de front; sièges en bois en II^{me} classe, et recouverts de velours rouge en I^{re} classe. L'aspect extérieur et les caractéristiques de ces deux types de voitures sont identiques. Les voitures-fourgons comportent une II^{me} classe de 2 x 10 places de front, la seconde moitié de la caisse étant occupée par le compartiment des bagages. Toutes ces voitures offrent deux plates-formes ouvertes de 6 places chacune. Le chauffage à air chaud installé dans le matériel d'Overijse est alimenté par un poêle Charpentier situé sous le châssis et se chargeant par l'extérieur.

Une rame à voie normale, de la ligne Groenendaal-Overijse, est exposée au Musée Vicinal de Schep-

daal. Elle se compose de la locomotive 813 et des voitures C 1505 et C 2000; ces deux voitures, mises en service le 15 juillet 1894, jour de l'inauguration de cette ligne, sont restées attachées au dépôt d'Overijse jusqu'en février 1961. Elles ne roulaient plus depuis 1949.

Caractéristiques :

Hauteur de la caisse . . .	2,170
Hauteur rail-toiture . . .	3,292
Empattement . . .	2,700
Diamètre des roues . . .	0,980
Tare . . .	7,050
Tare pour les voit.-fourgons	7,470



MOTRICES VICINALES EN MODELE REDUIT

La S.N.C.V. a participé au Salon pour modélistes organisé par l'A.M. R.A. (Antwerp Model Railroad Association).

Ce groupement avait fait appel à tous les clubs de la Métropole spécialisés en petite aviation, en construction de trains et de bateaux et avait également demandé à des sociétés comme la S.N.C.B., la M.I.V.A. et la S.N.C.V., de faire acte de présence.

M. Vermeire, Directeur du groupe d'Anvers disposant des archives photographiques de la S.N.C.V., confia la réalisation du stand à son chef de service, M. Keutgens.

Ce Salon, ouvert pendant quatre week-ends, connut un beau succès de foule, mais nous devons nous contenter, par manque de place, de décrire brièvement la participation vicinale dont l'emplacement était contigu à celui des Amis des Chemins de Fer et du Musée de Schepdaal. Un vaste panneau mural montrait aux jeunes générations l'évolution du matériel de traction, une section étant réservée à la machine à vapeur, les autres au tram, à l'autorail et à l'autobus.

Sur une table, une installation en modèle réduit au 1/60ème, retint l'attention de maints Anversois: en effet, s'il est fréquent de voir rouler des maquettes de locomotives CC ou BB, il est beaucoup plus rare de voir circuler sur voie de 165 mm

une rame électrique vicinale constituée par une motrice standard avec trois remorques à plates-formes et un fourgon-bagage. Ce train complet avait été réalisé par M. Eric Keutgens, commis à la Direction du Brabant.



LES LONGUES CARRIERES



G. De Meuleneire
Entré en service le 15-7-1929, a terminé sa carrière comme conduct.-recev. d'autobus au dépôt d'Oudenaarde.



J. De Herdt
A débuté le 7-8-1924 et a été pensionné comme conducteur à Mechelen.



Fr. Roland
A débuté le 27 juillet 1923 comme receveur. Il fut nommé contrôleur en 1933 à Trazegnies.



V. Lambert
A débuté le 4 octobre 1921. Il a été pensionné comme ouvrier d'élite à l'atelier d'Andenne.



D. François
Débute en 1919 comme électricien. Chef d'atelier de 2^e cl. en 1930, pensionné comme contre-maître de 1^e cl.



H. Schoefs
Débute le 1 oct. 1917 comme receveur. Chef de station à Bilzen en 1925, chef de dépôt en 1935 à Tongeren.



G. De Boevere
Est entré en service le 24-4-18. Il a été pensionné comme manœuvre au dépôt de La Roue.



G. Davids
Est entré en service le 15-10-17. Il a été pensionné comme conducteur A.R. à Turnhout.



R. Vande Sande
Est entré en service le 20-11-18. Au moment de sa pension, il était ouvrier d'élite à l'atelier de Destelbergen.



Louis Stevens
Est entré en service le 12-9-20 comme receveur. Il a terminé sa carrière au dépôt de La Roue à Bruxelles.



Th. Eduwaere
Est entré en service le 8-7-1921 comme piocheur. Il a terminé sa carrière à l'équipe V.T. de Charleroi.



Em. Willems
Est entré en service le 28-10-15 à Heist-op-den-Berg. Pensionné comme ouvrier qualifié de 1ère cl. à Mechelen.

WAGONS HAUSSETTES POUR VOYAGEURS

Dans un article consacré au voyage effectué à Warsage par les membres de l'Amutra, nous avons raconté comment l'organisateur avait été amené à véhiculer des amis du tram dans des wagons à haussettes. M. Delbart, agent pensionné du groupe du Hainaut, nous a écrit qu'il se souvient parfaitement que durant la guerre 1914-1918, les voitures faisant défaut, plus d'un dédoublement fut fait avec des haussettes. Ces voyages se faisaient entre St Ghislain et Herchies (Corroy) environ une dizaine de kilomètres. « C'était, dit-il, autant de gagné sur ses jambes » parce que ces voyageurs allaient encore A PIED jusque dans la région d'Oudenaarde pour obtenir quelques kilos de pommes de terre.

Et M. Delbart conclut : « Vous voyez que ce genre de transport a encore été utilisé après... 1835 ».

Nul ne peut affirmer qu'il ne sera pas, un jour ou l'autre, victime de la maladie et obligé de s'aliter soit à la clinique soit à domicile. Chacun sait aussi que par suite de l'évolution des soins de santé, du manque de lits disponibles et de l'insuffisance du personnel hospitalier, de nouvelles formules sont, de plus en plus, en expérimentation en vue de permettre les soins à domicile avant ou après l'hospitalisation, de la manière la plus adéquate possible.

Il a été prouvé que le maintien du malade dans son cadre habituel de vie, lorsqu'il répond à des conditions normales, est favorable à la guérison et à la réadaptation du malade ou du convalescent.

Un service de soins à domicile est organisé dans notre pays par « la Croix jaune et blanche ». Cette association sans but lucratif, agréée par le Ministère de la Santé Publique, compte 42 centres locaux qui desservent 316 communes du pays.

Les équipes locales de la Croix

Jaune se mettent au service du médecin traitant et de la famille. La Croix Jaune est le complément de l'intervention médicale, mais ne se substitue jamais à celle-ci.

Ce qui est très important et qu'il convient de souligner, c'est l'article 4 du règlement des affiliés, qui stipule que les soins ne sont donnés que sur production d'une prescription médicale. Le service est organisé de manière à donner au malade TOUS les soins prescrits, quels que soient le genre, la fréquence, le temps requis par ceux-ci.

Il faut ajouter qu'un matériel médical et sanitaire très varié est prêté gratuitement et assure le confort du malade.

La Croix Jaune existe depuis 26 années et de multiples services sociaux d'entreprises industrielles ou commerciales ont recours à elle.

Pour tout renseignement complémentaire s'adresser au Secrétariat National, 32 rue Joseph II, Bruxelles. Tél. 18.64.74.

OUI OU NON, L'ALCOOL EST-IL UN ALIMENT ?

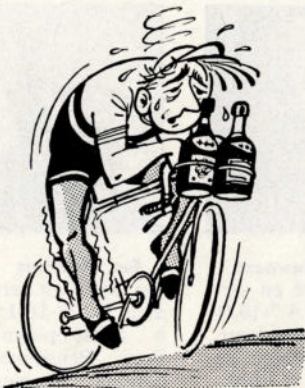
Il y a soixante ans qu'on discute la question de savoir si l'alcool est ou n'est pas un aliment. Dans un article publiée par « La Vie du Rail », M. L. Paurobert rappelle que deux médecins français, M. Schaeffer et Mlle Breton, ont fait de longues recherches sur l'utilisation par l'organisme humain de petites quantités d'alcool.

Ils ont mesuré expérimentalement les variations de la vitesse de disparition de l'alcool dans le sang. Leur découverte fut retentissante : cette disparition est indépendante du

travail musculaire fourni et donc l'alcool n'est PAS un carburant pour le muscle. D'autre part, la disparition de l'alcool dans l'organisme est aussi indépendante de la température ambiante et ainsi l'alcool n'est pas davantage capable d'assumer le réchauffement du corps dans sa lutte contre le froid.

Ces deux conclusions, vérifiées déjà par d'autres savants, sont péremptoires. *A aucun titre, mais absolument aucun, l'alcool ne peut fournir d'énergie utilisable pour le muscle ni réchauffer le corps.*

Ni tonique...



ni apéritif...



ni digestif...



ni stimulant !



mais toujours dangereux pour le conducteur d'un véhicule.

CONCOURS DE SECURITE INTER-GROUPES

SITUATION AU 31 DECEMBRE 1964

LIEGE 4 (personnel Omal-Verlaine)	3.591 jours sans accidents
LIMBOURG 1 (ateliers et entretien Hasselt)	2.268 jours sans accidents
LIEGE 2 (pers. Bassenge-Oreye-Tongerlen)	1.571 jours sans accidents
LIEGE 6 (personnel Bressoux-Rocourt)	1.528 jours sans accidents
HAINAUT 2 (V.T. La Louvière + Brig. vol.)	1.526 jours sans accidents
LIEGE 12 (Atelier St-Gilles)	1.372 jours sans accidents
LIEGE 10 (pers. Eupen-Pulseur-Sart-Warzée)	1.066 jours sans accidents

Flandre Orientale	3	854	Limbourg	4	508
Brabant	21	753	Anvers	6	488
Flandre Occidentale	1	699	Flandre Occidentale	3	433
Brabant	15	680	Hainaut	16	412
Anvers	1	640	Namur-Luxembourg	3	405
Anvers	11	638	Anvers	10	405
Anvers	5	626	Namur-Luxembourg	5	336
Liège	11	616	Flandre Orientale	6	326
Liège	1	540	Namur	4	309
Anvers	13	511	Namur	2	307
			Brabant	11	303



accordées au cours des
mois novembre-décembre
1964

GROUPE D'ANVERS

Les équipes 1, 3, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13 ont touché ensemble 4.900 francs.

GROUPE FLANDRE ORIENTALE

Les équipes 1, 2, 3, 6 ont touché ensemble 4.698 F.

GROUPE FLANDRE OCCIDENTALE

Les équipes 1, 2, 3, 4, 5 ont touché ensemble 1.794 F.

GROUPE DU LIMBOURG

Les équipes 1, 2, 3, 4 ont touché ensemble 5.261 F.

GROUPE DU BRABANT

Les équipes 2, 4, 8, 10, 11, 15, 16,

17, 19, 21 et 22 ont touché ensemble 4.472 F.

GROUPE DE LIEGE

Les équipes 1, 2, 4, 6, 8, 10, 11 et 12 ont touché ensemble 3.410 F.

GROUPE DU HAINAUT

Les équipes 1, 2, 4, 5, 8, 10, 11, 12, 13, 16, 19, 21 et 23 ont touché ensemble 2.775 F.

GROUPE NAMUR-LUXEMBOURG

Les équipes 1, 2, 3, 4, 5, 6 ont touché ensemble 4.982 F.

DONC POUR LES 8 GROUPES UN MONTANT TOTAL DE 32.292 F DE PRIMES ONT ETE ACCORDEES. LA PLUPART DE CES PRIMES ONT ETE AUGMENTEES DE 20 %.

UN « TRUC » DANGEREUX

PEUT REUSSIR 999 FOIS ET...

La négligence et la témérité sont fréquemment la cause d'accidents.

Un « truc » dangereux réussit 999 fois... « il a toujours réussi »; une habileté est acquise. Mais l'habileté ne peut pas empêcher les facteurs inattendus, si nombreux, ou une inattention... et la 1.000ème fois que l'on court le risque, l'accident se produit. Les moyens de la prévention étaient à disposition, depuis fort longtemps; l'accident aurait donc pu être évité. Il s'est produit, parce que l'on n'a pas pris vraiment au sérieux le risque. Ce n'est donc pas par caprice que les organes compétents exigent des mesures préventives et l'affichage d'ordres de service. Il y a là une question de discipline, et on a constaté que, dans certaines entreprises, on applique à tous les échelons et dans tous les ateliers les mesures adéquates; dans d'autres en revanche, le mauvais exemple part du chef de service, voire même de plus haut. On a aussi remarqué qu'ici un ouvrier ou employé constatant un danger, l'avarie d'une machine ou d'une pièce le signale à qui de droit, tandis que là, on se contente de se protéger, et... « après moi, le déluge »! Pourtant, la vie d'autrui et son bien-être nous regardent, lorsqu'il s'agit de lui éviter un malheur.

« Union des Journaux d'entreprise de Suisse ».

La S.N.C.V. et l'A.S.E.A.G. exploitent conjointement la liaison par autobus Eupen-Aachen (Aix-la-Chapelle)

Depuis longtemps, la S.N.C.V. exploite la ligne d'autobus Eupen - Köpfchen (frontière allemande) et, jusqu'en novembre dernier, les voyageurs devaient quitter le bus vicinal au poste de douane de l'Allemagne Fédérale, pour emprunter le bus allemand vers Aachen.

Au cours des années, on tenta d'améliorer les conditions de voyage grâce à des correspondances cadencées et à la délivrance simultanée de billets pour les deux territoires, mais ces mesures ne donnèrent pas, en raison du transbordement, les résultats escomptés.

Des rencontres eurent lieu entre les représentants des deux Sociétés portant sur l'échange des véhicules et surtout sur le mode de perception par machine Almex.

Un accord fut finalement conclu et l'inauguration de la liaison continue par l'A.S.E.A.G. et la S.N.C.V., entre EUPEN et AACHEN (AIX-LA-CHAPELLE) eut lieu le 19 novembre 1964.

Partie d'Eupen, à bord d'un nouvel autobus orné, pour la circonstance, de cocardes aux couleurs nationales, la délégation belge conduite par M. BOTTON, Directeur du Groupe de Liège, débarqua au point frontière de Köpfchen où elle rencontra la délégation allemande.

Le Président de l'A.S.E.A.G. et M. BOTTON, au nom de la S.N.C.V., prirent la parole devant les micros et les caméras de la T.V. allemande.

Après lecture par M. HUMBLE, Inspecteur en Chef à la Direction de l'exploitation, de la version allemande du discours de M. BOTTON, les assistants se répartirent dans les deux autobus pour faire le trajet jusqu'au Musée Couven, à Aachen, où M. le Bourgmestre HEUSCH les accueillit au nom de la ville.

Après le vin d'honneur, la caravane reprit le chemin d'Eupen où un lunch fut offert par la municipalité.

Au cours de son allocution de la matinée, M. BOTTON avait rappelé que quelques jours auparavant, les

plus hautes autorités d'Allemagne et de Belgique avaient ouvert à la circulation l'autoroute Roi Baudouin et sa jonction avec les autoroutes allemandes, et il avait ajouté : « Aujourd'hui, nous inaugurons une liaison à objectif plus modeste, intéressant

■
Nous avons effectué un de ces parcours à bord de l'AB2454, un Brossel interurbain de 90 places, très confortable, et dont le revêtement des sièges imite à s'y méprendre le cuir grainé gris.



A la gare d'autobus, à Aachen, la plaque d'arrêt indique H = Haltestelle et A.S.E.A.G. = Aachener Strassenbahn und Energieversorgungs-AG.

seulement les régions limitrophes de la frontière; elle n'en revêt pas moins d'importance pour ces populations ».

Il n'avait pas manqué de souligner que le service se réaliserait dans les meilleures conditions. En effet, la route Eupen - Eynatten - Hauset était jusqu'ici constamment encombrée de transports routiers; elle est maintenant dégagée du fait de l'ouverture de l'autoroute Baudouin et pourvue d'un nouveau revêtement depuis l'été dernier.

Ainsi donc, depuis le 19-11-1964, le groupe de Liège et l'A.S.E.A.G. à Aachen assurent conjointement l'exploitation continue du service public d'autobus Eupen - Köpfchen - Aachen, c'est-à-dire sans transbordement à la frontière.

Neuf parcours, aller et retour, sont organisés de bout en bout les jours ouvrables ainsi que les dimanches et jours fériés.

La longueur du tronçon situé en territoire allemand est de 7,620 km.

Au poste de conduite, nous constatons une particularité. Le conducteur dispose, en effet, de DEUX machines Almex qui sont utilisées alternativement en domaine vicinal et en territoire allemand.

Notre autobus suit la route de la ligne Eupen - Eynatten - frontière; le revêtement routier est excellent et d'autre part, il s'avère exact que l'ouverture de l'autostrade Antwerpen - Liège - Köln a réduit le nombre de véhicules routiers transitant par Eupen - Aachen, ce qui facilite considérablement la circulation.

En arrivant sur le territoire d'Eynatten, nous découvrons de notre bus la percée de la nouvelle autostrade à quatre bandes de roulement dans chaque sens. L'effet est grandiose et nous voyons les embranchements latéraux permettant aux habitants d'Eupen d'utiliser cette magnifique voie rapide.

A Köpfchen, poste douanier, nous croisons le bus de notre associé A.S.E.A.G.; extérieurement il nous sem-

ble que ce véhicule a moins belle allure que notre bus rouge et jaune; c'est dû au fait que diverses publicités sont peintes sur la carrosserie.

Les conducteurs se saluent gentiment de la main et bientôt nous roulons sur le sol de la République Fédérale allemande.

Un quart d'heure plus tard, nous atteignons le quartier résidentiel qui ceinture la ville d'Aachen; ce sont de belles grandes villas qui témoignent de la prospérité des habitants de cette ville frontalière, qui fut l'« Aquae-grani » des Romains, déjà réputée pour ses eaux sulfureuses, et également le séjour préféré de Charlemagne.

En pénétrant dans la ville, nous sommes frappés par la vue d'un immense panneau placé sur le bord de la chaussée: une gigantesque main humaine est écartée entre deux voitures automobiles et nous lisons... uniquement en français: « GARDEZ VOTRE DISTANCE ».

Nous voyons maintenant fréquemment la plaque d'arrêt typique à toutes les villes allemandes (voir photo).

Nous nous arrêtons devant l'« Elisenbrunnen » ce bâtiment avec ses colonnes de pierre blanche, tient du casino moderne et des thermes romains et effectivement il s'y trouve toujours une source d'eau chaude. Nous arrivons au Bushof (gare d'autobus) qui nous déçoit un peu, car ce n'est qu'un terrain recouvert de tarmac. Au « Bushof » nous voyons cependant deux choses, peut-être très simples, mais qu'on ne voit pas en Belgique: Entre la gare d'autobus et un parking payant se trouve un espace restreint, mais permettant le parquage d'une dizaine de voi-

res, qui est strictement réservé... aux agents de l'A.S.E.A.G.! Notons en passant que nos collègues eupénois ont été invités à en faire usage. Quant au second fait, il s'agit de l'existence d'une buvette attenante à la salle d'attente des lignes d'autobus et où les conducteurs peuvent obtenir du café chaud ou une boisson froide.

Le battement à Aachen n'est que de 15 minutes et nous allons repartir. Nous sommes étonnés de voir, malgré le temps maussade, une quinzaine de clients prendre place dans le bus belge en direction de la frontière.

■

Il a fallu, nous l'avons dit au début de cet article, plusieurs années de discussions et de correspondances pour arriver à réaliser l'exploitation commune de cette ligne d'autobus joignant deux villes si voisines.

Quoiqu'il en soit, au point de vue européen, nous considérons la solution intervenue comme une victoire aussi importante que l'abaissement de certains droits de douane de la Communauté.

Car c'est ainsi que l'EUROPE se fera, parfois, par grands bonds, mais le plus souvent par petites étapes. Dans 20 ans, le chroniqueur de « Nos Vicinaux » s'étonnera peut-être de ces lenteurs et de l'enthousiasme puéril du rédacteur de 1965.

Mais croyez-nous, un quart de siècle après un certain 10 mai quarante, le passage toutes les deux heures de nos autobus en Rhénanie et le salut amical de ces conducteurs prouvent qu'un changement de mentalité s'est opéré auquel les transports en commun ont apporté et continueront à apporter une contribution effective.

LA PREMIERE EXPOSITION INTERNATIONALE DES TRANSPORTS A MUNICH

Dans quatre mois sera inaugurée la première Exposition Internationale des Transports qui aura lieu à Munich, du 25 juin au 3 octobre 1965.

La capitale bavaroise a consacré depuis de longs mois une partie importante de ses activités aux préparatifs de cette manifestation.

L'aménagement des terrains de l'Exposition a exigé des investissements considérables: des ponts avec rampes, des passages souterrains sont actuellement en voie d'achèvement.

Les Chemins de fer fédéraux allemands exposeront de nombreux prototypes de machines et de véhicules sur plus de 3 km de rails. Attraction à retenir: les visiteurs pourront conduire eux-mêmes, sous surveillance, des motrices de chemins de fer.

Une exposition de timbres rares de tous les pays est promise aux philatélistes et l'imprimerie des Postes fédérales allemandes fera imprimer sur place, pendant l'exposition, au moyen d'un nouveau procédé, tous les timbres spéciaux émis à l'occasion de l'I.V.A. 1965 (International Verkehrsanstellung).

●

Notre pays sera représenté dans un grand nombre de groupes prévus par les organisateurs, notamment dans les sections postes, télécommunications, tourisme, aéronautique, circulation routière et urbaine, marine, navigation fluviale, matériel roulant, énergie, fer et acier.

La Société Nationale participera modestement à cette exposition. Nous y aurons un stand à l'entrée de la section des réseaux secondaires; nous avons confié l'aménagement des deux cimaises de notre emplacement à un décorateur belge qui a conçu un ensemble de panneaux peints montrant, d'une part, l'évolution de nos moyens de transport et, d'autre part, le rôle de la S.N.C.V. dans la communauté nationale.

Dans cette salle, on a prévu une projection continue de diapositives en couleurs représentant des véhicules dans des sites particuliers. La S.N.C.V. aura droit, comme les autres réseaux participants, à montrer 6 diapositives qui ont déjà été sélectionnées parmi une trentaine de vues prises par M. E. Roels (I.G. Contrôle); d'autre part une affiche a été commandée à un artiste belge de réputation internationale.

Il est incontestable que cette Exposition des Transports aura une importance exceptionnelle. Aussi, si durant vos vacances vous pouvez faire un crochet par Munich, ne manquez pas de visiter l'I.V.A.



Notre autobus quittant la ville d'Aachen s'arrête devant l'Elisenbrunnen

*Un nouveau véhicule
à transmission électrique
conçu et réalisé
en Belgique*



L'ELECTROBUS

IL y a plus d'un an, les Ateliers de Constructions Electriques de Charleroi présentaient aux dirigeants des sociétés de transport en commun un nouveau véhicule appelé Electrobus, conçu et réalisé en Belgique.

Le nom Electrobus a déjà été donné, dans le temps, à des véhicules fonctionnant avec des accumulateurs. Il s'agit, cette fois, d'un véhicule dont

la caractéristique principale est la transmission électrique de la puissance du moteur thermique aux roues motrices.

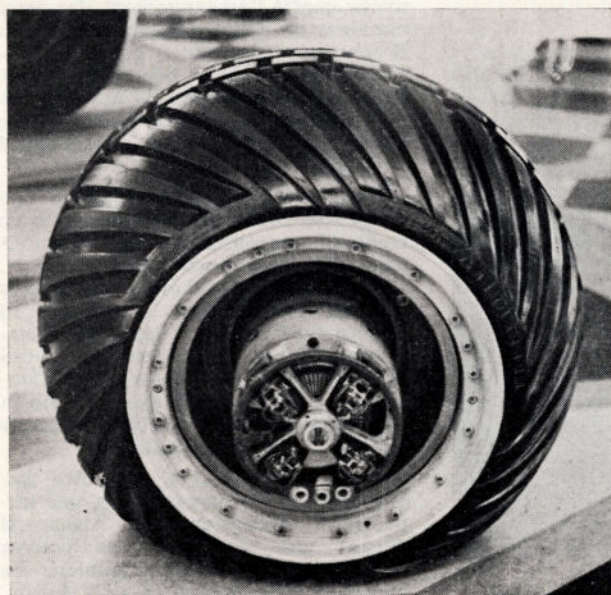
De telles voitures ont déjà été réalisées avant-guerre, mais le véhicule qui nous a été présenté est tout-à-fait original, en ce sens que chacune des roues arrière est équipée d'un moteur électrique.

Ce dispositif, fertile en possibilités et espérances, a été conçu et mis au point par M. Fagel, ingénieur en chef aux A.C.E.C.

La conduite du véhicule est extrêmement simple et ne comporte que deux pédales : accélérateur et frein, et elle est rendue entièrement automatique tant pour la propulsion que pour le freinage.

Celui-ci est particulièrement bien assuré puisque l'on peut utiliser le moteur de traction pour freiner le véhicule et que les moteurs électriques se comportent comme des ralentisseurs à freinage rhéostatique.

Pour éprouver les possibilités réelles d'un tel véhicule, rien ne vaut l'exploitation quotidienne, avec ses multiples arrêts et les surcharges inattendues. Aussi, les A.C.E.C. ont-ils demandé de le mettre à l'essai sur les lignes vicinales. Cet essai a commencé en janvier 1965 avec un véhicule équipé d'un moteur alimenté au propane. Il est prévu également que l'Electrobus fera un stage dans la ville de Namur et qu'ultérieurement, les essais seront poursuivis avec un véhicule équipé d'un classique moteur diesel.



Vue d'une roue électrique équipée de son moteur individuel. Ce moteur d'encombrement très réduit, a une puissance de 85 ch, sa vitesse de rotation peut atteindre 10.000 t/m.

Le moteur est accouplé à sa roue par l'intermédiaire d'un réducteur de vitesse planétaire spécial.