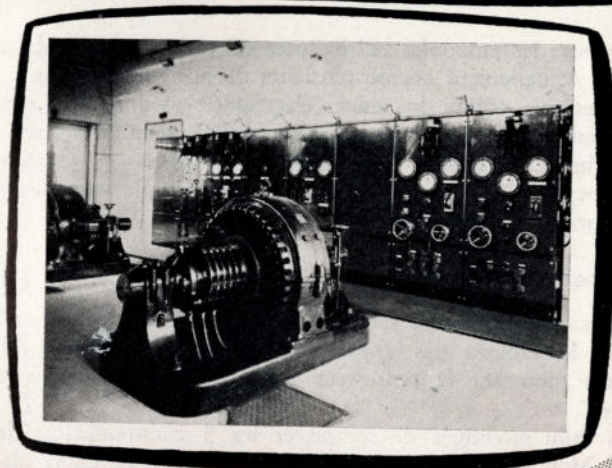
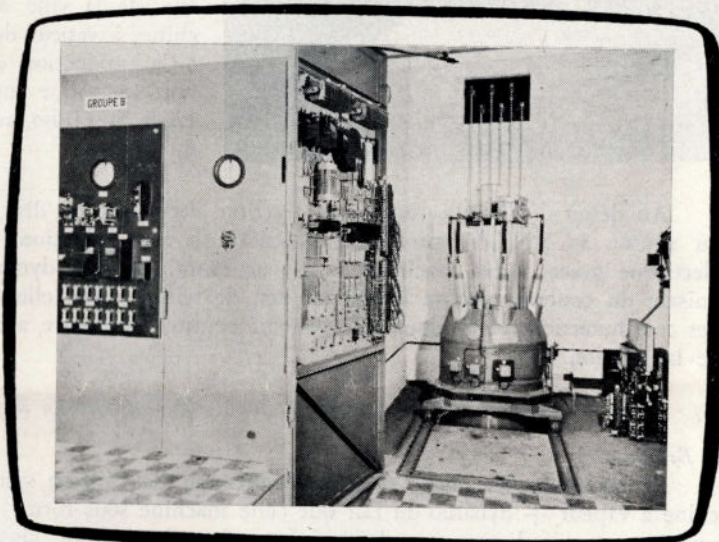
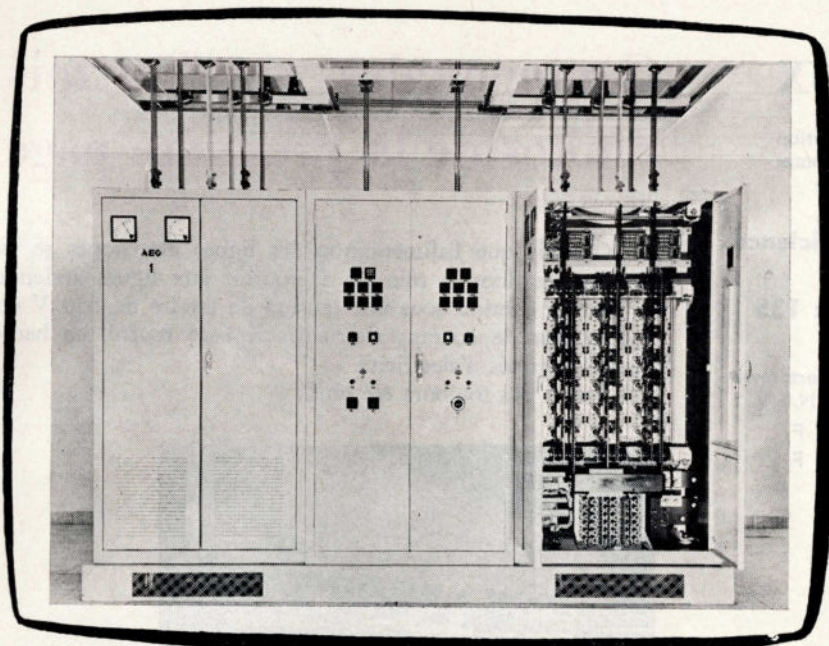


XX^{me}
ANNEE

N° 118

1965



nos voisins

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° 118

SEPTEMBRE - OCTOBRE 1965

SOMMAIRE

Présentation du nouveau home de Nieuport aux délégués des commissions paritaires	3
En marge de la Semaine du Grand Age	6
Ils auront 35 ans de service en l'an 2000	7
Chronique sociale - les allocations familiales et avantages connexes	11
L'extension des bâtiments de l'administration centrale	11
La nouvelle sous-station de Molenbeek (Bruxelles)	13
La participation de la S.N.C.V. à l'exposition des transports à Munich	15

**On informe qui l'on estime.
L'information est une marque de considération, voire même de respect.**

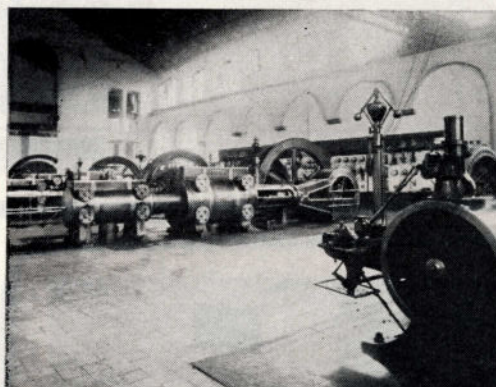
La Vie du Rail.

EDITION & IMPRIMERIE
74, Quai aux Briques, Bruxelles 1
Tél. : 11.31.36

Commentaires sur les trois photos de la première page

On sait que l'alimentation des lignes électriques se fait à partir de sous-stations dont le rôle est de fournir aux lignes aériennes de traction, du courant continu sous une tension de l'ordre de 630 V en transformant et redressant le courant alternatif triphasé fourni, en haute tension, par diverses sociétés d'électricité.

Il n'en a pas toujours été ainsi.



Vue de la salle des machines à vapeur destinées à la production de courant électrique continu à Liège St. Gilles, au début du siècle.

Au début de l'application de la traction électrique, en divers points du réseau, la S.N.C.V. procédait elle-même à la production d'énergie électrique grâce à des machines à vapeur entraînant des dynamos produisant du courant continu à 600 V. Peu de temps après, elle a installé des commutatrices pour obtenir le courant continu nécessaire aux besoins de la traction.

Photo 1 à partir du bas : commutatrice de la sous-station de La Roue à Bruxelles.

La commutatrice était un perfectionnement de l'ancien système machine à vapeur + dynamo du fait que cette machine sous forme d'un bloc unique, assurait directement la transformation du courant alternatif en courant continu.

Puis sont venues les ampoules redresseuses en verre à vapeur de mercure qui équipent actuellement encore plusieurs de nos sous-stations.

Mais pour certains points du réseau électrique, ces ampoules redresseuses étaient devenues trop faibles pour l'ampleur que prenaient les services de tramways à l'heure de pointe. C'est alors qu'on utilisa les redresseurs métalliques à vapeur de mercure qui pouvaient donner plus de puissance pour une encombrement équivalent.

Photo 2 : Sous-station à Anderlues.

Deux cellules de redresseurs de 360 kW accolés. A gauche, cellule fermée montrant le tableau des appareils auxiliaires. A droite, cellule identique ouverte montrant le redresseur à vapeur de mercure à cuve métallique scellée.

Lorsqu'il a fallu envisager de remplacer les 3 commutatrices de la sous-station de Molenbeek-Saint-Jean datant de 1930, le choix de la S.N.C.V. se porta sur les redresseurs au silicium (Nos Vicinaux n° 106) qui sous un volume excessivement réduit peuvent donner 2 à 3 fois plus de puissance.

Photo 3 : Nouvelle sous-station de Molenbeek-Saint-Jean.

L'installation comporte deux armoires redresseuses équipées de diodes au silicium d'une puissance nominale de 1260 kW, une à gauche, porte fermée, l'autre à droite, portes ouvertes et au centre, l'armoire générale d'automatisme.

LA PRESENTATION DU HOME

« ZONNEBLOEM »

AUX REPRESENTANTS DU PERSONNEL

REpondant à l'invitation personnelle de M. le Directeur Général, plus de 120 personnes se sont réunies à Nieupoort, le mardi 28 septembre, pour visiter le home de repos acquis par la S.N.C.V.

Se trouvaient là : MM. les administrateurs et commissaires de la Société Nationale, les directeurs de l'Administration Centrale et des Groupes, les assistantes sociales, les secrétaires des trois syndicats reconnus, les membres des commissions paritaires nationale et régionales et les membres du comité de l'A.S.B.L. « Home de Wenduine ».

Venus des quatre coins du pays, les invités avaient quitté leur région par un temps maussade et couvert, mais ils débarquèrent à Ostende sous un soleil radieux, qui n'allait plus les quitter, comme si le syndicat d'initiative de Nieupoort avait voulu leur faire savourer le charme d'une journée ensoleillée au littoral, en fin de saison.

Un tram spécial les conduisit, en 40 minutes, devant le « Zonnebloem » après un trajet que beaucoup connaissent, mais qu'on ne se lasse jamais d'admirer.

Après avoir été accueillis par M. le Président André et par M. le Directeur Général, les invités purent admirer la remarquable ordonnance des locaux du rez-de-chaussée : le bureau de réception, la vaste et claire salle à manger et la salle de repos donnant sur la mer. Toutes ces pièces étaient décorées de splendides agrandissements photographiques de sites touristiques belges, acquis récemment par la S.N.C.V.

Avant de procéder à la visite des lieux, Monsieur Alexandre André prit la parole : « Je vous remercie, dit-il, d'avoir répondu à notre invitation et je suis heureux de vous accueillir dans cette maison, le « Zonnebloem » (ces fleurs de soleil ou tournesols rendus célèbres par le peintre Van Gogh), maison qui va devenir la vôtre, qui va permettre à tous nos agents de bénéficier au maximum de leurs vacances.

Il y eut autrefois des essais courageux, grâce notamment aux efforts de M. Fromont, ici présent. Ce furent des essais modestes mais fructueux, à Heist et à Wenduine.

Ce home que nous mettons aujourd'hui à votre disposition, est dans un état de conservation et de propreté remarquable. Nous souhaitons que vous y veniez souvent et nous formons le vœu que ce bâtiment devienne un jour trop petit. Vous allez vous rendre compte de ce qui a été réalisé pour le confort et la joie des enfants. S'il est vrai, comme l'a dit Michelet, que « l'humanité est dans un berceau », vous allez voir tous les soins qui ont été apportés aux salles de jeux et commodités de toutes sortes réservées aux enfants.

Je conclurai en affirmant que s'il est souhaitable qu'en vacances le personnel, venu de tous les coins du réseau, conserve ses caractéristiques régionales. Il est bon qu'on se souvienne qu'un poète, qui a fort bien chanté la bière, A. Clesse, a écrit :

« Flamands, Wallons, ne sont que des prénoms,

Belges est notre nom de Famille ».

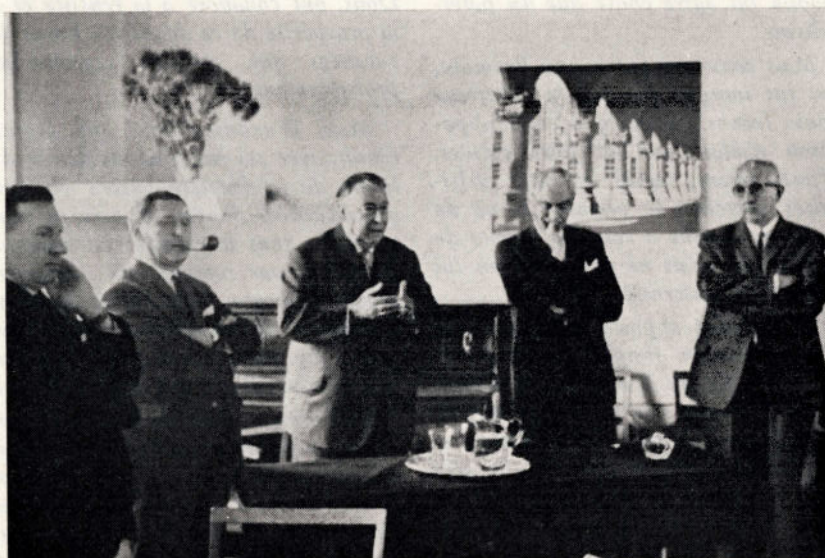
Par ses applaudissements, l'assemblée montra qu'elle appréciait vivement l'initiative du Conseil d'administration et qu'elle était entièrement disposée à répondre à l'appel de M. le Président.

M. Robert Hoens s'adressa alors, en néerlandais, aux invités et leur dit notamment :

C'est avec un réel plaisir que je vous salue et vous souhaite la bienvenue dans ce nouveau home de vacances qui est le vôtre.

Ce n'est pas d'aujourd'hui que la Société Nationale, ou tout au moins certains de ses fonctionnaires, s'est préoccupée d'un centre de vacances. Il y a une trentaine d'années déjà, cette initiative fut prise par un d'entre nous, homme plein d'audace et au grand coeur, qui ne reculait devant rien ni personne lorsque le chemin qu'il s'était tracé lui était barré.

Cet homme avait eu l'idée de transformer en home de vacances à l'intention des « hommes du tram », la sous-station électrique existante de Heist qui n'était plus utilisée.



M. André, Président du Conseil d'Administration, prononce son allocution. De droite à gauche on reconnaît notamment : M. Hoens, Directeur Général, M. Roberti, Administrateur, M. A. André et M. Storme, Vice-Président du Conseil.

Cette initiative, hardie à l'époque, devint réalité. Ainsi naquit le premier home de vacances vicinal assurément modeste, mais plein de promesses.

Je suis très heureux de pouvoir saluer ici la présence de ce pionnier, depuis longtemps à la retraite, et de le remercier une fois de plus au nom de vous tous. J'ai nommé Monsieur Fromont.

Messieurs, ne croyez cependant pas qu'il a suffi d'exprimer l'idée : « Heist devient home de vacances » et que l'affaire fut réglée. Certes non et même loin de là.

En trente ans, beaucoup de changements se sont produits, mais lorsqu'à cette époque on parlait de congés pour les travailleurs, et de vacances, peu de gens vous recevaient avec enthousiasme.

Reconnaissons-le, l'idée d'un home de vacances fut critiquée, combattue même, et certainement sapée par de nombreuses personnes tant du côté directorial que du personnel.

Le concept vacances — vacances sociales — n'était pas encore mûr et peu de gens en étaient imprégnés.

Les objections étaient des plus variées : frais inutiles, différence de classes, manque d'argent à consacrer aux vacances, temps libre trop réduit et essentiellement utilisé à des travaux domestiques, comme c'est encore trop souvent le cas aujourd'hui.

Bref, cela n'allait ni d'un côté, ni de l'autre. Cette généreuse initiative fut même accueillie avec beaucoup de méfiance par certains groupes syndicaux de l'époque.

On acceptait difficilement que le mobile fut autre chose que du paternalisme.

Mais ceux qui ont connu Fromont, qui fut soutenu par feu le Directeur Louis Jacobs, savent que cette opposition n'allait pas les faire reculer. Effectivement, après maintes difficultés vaincues, le premier home de vacances destiné à tous les agents de la S.N.C.V. était né et portait en lui l'esprit de fraternité.

Mais Heist apporta quelque chose de plus qu'un simple établissement vacancier. Ce fut la manifestation d'un rapprochement, une rencontre du personnel des groupes d'exploitation et de l'administration centrale. Et cela aussi fut une très bonne chose en soi.

Je l'ai déjà dit en d'autres circonstances, la véritable réforme de structure dont nous parlons si souvent, n'est pas le passage du rail à l'autobus, mais bien la réelle et profonde transformation qu'a subie notre société,



Vue générale de la vaste salle à manger durant le déjeuner, le 28 septembre 1965.

après 1918, lorsqu'elle prit la décision — peut-être bien contrainte et forcée — d'exploiter elle-même les lignes en régie.

Dès ce moment tous les enfants furent égaux, il n'y en eut plus du premier ou du second lit ! Tous des tramwaymen (il n'y avait pas encore d'autobus ou très peu) appartenant à la même société et attelés à la même tâche.

Heist fut le premier home de repos de TOUS les tramwaymen.

Après Heist — démoli par faits de guerre — vint Wenduine. Une nouvelle étape dans la bonne voie. Vous connaissez tous Wenduine et je remercie tous ceux qui, de Fromont à Dons, ont collaboré à la réussite et à la prospérité de ce deuxième home de vacances que certains regretteront probablement.

Mais Wenduine avec son espace réduit, avec ses installations datant de la fin de la dernière guerre — bien qu'améliorées depuis, ne pouvait plus satisfaire tout le monde. Le manque de places par rapport aux demandes durant la haute saison, avait des conséquences décourageantes. Aussi depuis longtemps étions-nous préoccupés de remédier à cet état de choses.

Récemment, nous avons eu la chance de pouvoir acquérir le bâtiment « Zonnebloem », bien situé, donnant directement sur la digue de mer, avec de nombreuses chambres toutes pourvues d'eau courante chaude et froide, équipé de salles de bains, de chauffage central pour les deux tiers du bâtiment, et disposant de vastes salles à manger, de jeux et de repos.

Vous pourrez vous rendre compte de tout cela dans un instant.

Tous ces avantages nous ont incités à en proposer l'achat au Conseil d'administration, lequel n'hésita pas à nous suivre et à marquer un accord unanime.

Je profite de cette circonstance pour rendre hommage à notre Président, Monsieur Alexandre André, à tous les Membres du Conseil, et pour les remercier au nom de tout le personnel.

Je suis bien placé pour témoigner de l'esprit social progressiste qui anime tous les membres du Conseil.

Sans cesse préoccupé du sort et de l'avenir de la Société Nationale — cela n'a pas toujours été rose et ce ne l'est pas encore — le Conseil, malgré les difficultés pratiques, n'a jamais hésité à tout mettre en œuvre pour améliorer nos conditions de travail. Monsieur le Président, Messieurs les Administrateurs, au nom de tout le personnel, encore une fois merci.

Maintenant, mes amis, voici le « Zonnebloem » et il nous appartient.

Que ce « Zonnebloem » puisse fleurir, c'est mon souhait le plus cher. J'ai lu que c'est en avril que les tournesols doivent être semés.

Dès lors, nous avons également l'intention, l'année prochaine, de mettre le home de repos à votre disposition à partir d'avril pour les vacances de Pâques.

Cette maison est ouverte à chacun et je forme le vœu qu'elle soit bientôt trop petite.

J'espère que nombre de nos camarades de travail et pensionnés accompagnés de leur famille, pourront passer ici des jours heureux et ensoleillés.

« Bienheureux ceux qui travaillent, mais saints sont ceux qui reposent » disait la béguine !

Semer des tournesols, c'est bien. Mais de l'avis des connaisseurs, un sol fertile est nécessaire. Dès lors, nous devons accorder tous nos soins à cette terre. Puisse cette maison de vacances être le « home » de chacun, puisse-t-il y régner une sincère fraternité.

Laissez au dehors ce qui nous divise, mais apportez ce qui nous unit, en vous inspirant de Teilhard de Chardin qui disait : « non pas des corps à corps, mais de cœur à cœur ».

Des cœurs, grands comme ceux des tournesols plantés dans la terre fertile de la compréhension réciproque et s'il se peut de l'amour du prochain.

Ce discours, qui était une sorte d'exposé des vues sociales généreuses de la Direction Générale en matière de vacances annuelles, fut chaleureusement applaudi.

M. le Président invita ensuite l'assemblée à lever son verre à la prospérité du nouveau Home et proposa de commencer la visite des locaux.

Nous pensons que chacun se souviendra longtemps de la première impression qu'il a ressentie en parcourant, aux étages, les couloirs recouverts de linoléum clair, luisant de propreté, et les chambres où les couvre-lits de couleurs vives mettaient une note joyeuse.

Il faut le dire et le répéter, cet hôtel, puisque c'en est un, est dans un état de propreté exceptionnel, preuve qu'il a été respecté et bien entretenu pendant 14 années d'occupation saisonnière.

On n'entendait partout que commentaires favorables et même enthousiastes, bref nous pouvons affirmer que tous les délégués étaient convaincus que la S.N.C.V. avait fait une excellente acquisition et que le Conseil d'administration méritait des félicitations et la reconnaissance de tout le personnel.

Puis l'on passa à table; M. André ayant prévenu qu'aucune place n'étant réservée la plupart des tables furent sympathiquement composées de délégués syndicaux, d'administrateurs et de chefs de services, flamands et wallons, faut-il l'ajouter ?

Il est de coutume, dans la presse, de ne jamais détailler ni de souligner les qualités d'un déjeuner auquel on est convié, mais il faut admettre que le menu réalisé par l'école d'hôtellerie de Koksijde a fait bien augurer de la qualité des repas qui seront servis, l'année prochaine, aux pensionnaires.

Aussi les invités, comblés et ravis, applaudirent à la fin du repas les chefs-coqs, les marmitons et les serveurs stylés de l'école de Koksijde.

Au dessert, M. le Président annonça que les représentants des syndicats avaient demandé la parole.

Successivement MM. P. Smet, Secrétaire National du Syndicat Chrétien, J. Geldof, Secrétaire National de la Centrale Belge, F. Desmecht, Secrétaire National de la Confédération Syndicale, rappelèrent les grandes dates de la lutte syndicale pour l'extension des congés et l'obtention du double pécule. Après avoir remercié la Société Nationale, ils assurèrent la Direction Générale de leur entière collaboration.

Après le café, certains allèrent arpenter la digue et profiter des derniers rayons du soleil, alors qu'au même moment, la tempête sévissait dans une grande partie de l'Europe.

Vers 16 h, une trentaine d'invités mirent à profit une initiative de M. le Directeur Général; ils prirent place dans un autobus qui circula dans l'arrière-pays afin de montrer les ressources de Nieuport en matière de promenades pédestres.

Après être passés devant la maison communale d'Oostduinkerke, avec son authentique ancre géante sur le terre-plein, ils sillonnèrent la campagne environnante avec ses saules têtards caractéristiques, puis ils longèrent les quais du pittoresque port de pêche avec ses chalutiers, aux filets de pêche rouges et ocres; ils passèrent également devant le joli port de plaisance avec les nombreux bateaux à voile dont les allées et venues sont si agréables à suivre en saison.

Vraiment les buts de promenade ne manquent pas à Nieuport, et n'oublions pas les hautes dunes d'Oostduinkerke et de Coxyde facilement accessibles tant à pied qu'en tramway. L'autobus, guidé par le souriant M. Vanderfaillie, Ingénieur en chef à Ostende, revint au « Zonnebloem » où les participants, qui avaient préféré rester au bord de la mer, attendaient pour prendre place dans le tram spécial qui allait les reconduire à Ostende.

Le 28 septembre 1965 restera une date marquante dans la mémoire de ceux qui se préoccupent de progrès social en faveur des milliers d'agents et pensionnés de la Société Nationale et surtout de leurs enfants qui seront nombreux, nous l'espérons, à venir bénéficier des installations mises à leur disposition à des prix raisonnables.

L'AMICALE DU PERSONNEL DU GROUPE DE LA FLANDRE OCCIDENTALE

L'amicale « Vreugde na Arbeid » groupant les agents du dépôt de Bruges (Assebroek) a invité, cette année, à sa fête annuelle, le 11 septembre dernier, les membres des autres amicales du groupe.

L'après-midi fut consacrée à un match de football qui mit aux prises une équipe de busmen brugeois et une équipe composée d'éléments des Vicinaux de Courtrai, Dixmude et Ostende.

La partie se termina par un match nul et afin de départager les équipes, chacune d'elle dut faire l'essai de quelques coups de punition et finalement c'est l'équipe de Bruges qui fut déclarée gagnante.

Le goûter qui fut offert ensuite, réunit près de 500 personnes, comprenant des agents, des pensionnés et les épouses.

Nous félicitons M. Schoonooghe pour la belle réussite de sa fête qui peut être donnée en exemple, car réunir et amuser ainsi 500 agents et pensionnés des Vicinaux et leur famille, de tout un groupe, est une entreprise qui exige de l'organisation et beaucoup de dévouement.



Le président remet la coupe au capitaine de l'équipe gagnante. (Dépôt d'Assebroek)

ETRE JEUNE!

La jeunesse n'est pas une période de la vie, elle est un état d'esprit, un effet de la volonté, une qualité de l'imagination, une intensité émotive, une victoire du courage sur la timidité, du goût de l'aventure sur l'amour du confort.

On ne devient pas vieux pour avoir vécu un certain nombre d'années; on devient vieux parce que l'on a déserté son idéal. Les années rident la peau, mais l'abandon de son idéal ride l'âme. Les préoccupations, les doutes, les craintes et les désespoirs sont les ennemis qui, lentement, nous font pencher vers la terre et devenir poussière... avant la mort.

Jeune est celui qui s'étonne et s'émerveille.

Il demande, comme l'enfant insatiable : « Et après ? »

Il défie les événements et trouve de la joie au jeu de la vie...

Vous êtes aussi jeune que votre foi. Aussi vieux que votre doute. Aussi jeune que votre confiance en vous-même.

Aussi jeune que votre espoir.

Aussi vieux que votre abattement.

Vous resterez jeune tant que vous resterez réceptif.

Réceptif à ce qui est beau, bon et grand.

Réceptif au message de la nature, de l'homme et de l'Infini...

Si un jour votre cœur allait être mordu par le pessimisme et rongé par le cynisme, puisse Dieu avoir pitié de votre âme de vieillard !

Général MAC ARTHUR.

EN MARGE DE LA SEMAINE DU GRAND AGE

La Semaine du Grand Age aura lieu, cette année, du 14 au 21 novembre. A cette occasion, nous voulons attirer l'attention de nos lecteurs sur une importante question qui préoccupe nos aînés :

Les divers aspects de la Sécurité des Personnes Agées

L'adulte est tellement habitué à bénéficier des sécurités que lui assure sa participation à divers groupes, qu'il ne peut imaginer facilement ce que signifient les conséquences psychologiques de ce qu'on appelle « la retraite ».

Il est, en effet, fréquent qu'à partir de ce moment, les « sécurités » que donnent les groupements professionnels, familiaux et amicaux, diminuent progressivement.

Ces phases successives de retrait des groupes sociaux entraîneront un sentiment d'insécurité croissante sur quatre plans :

1. Au point de vue matériel.

Du jour au lendemain, pour nombre de travailleurs une fois qu'ils sont pensionnés, les rentrées financières tombent souvent de plus de 50 %.

En ce qui concerne les agents des Vicinaux, les « rentrées » constituées par la pension Etat et l'allocation C.R.A. représentent les 2/3 de la dernière rémunération, ce qui constitue une sécurité, réduite certes, mais réelle.

2. Au point de vue physique.

Les possibilités diminuent avec l'âge et l'on doit en tenir compte. Mais tout en ménageant un organisme moins résistant, il est indispensable, d'une part, de le maintenir en activité et, d'autre part, de compenser les carences qui se sont manifestées. (par exemple, en se procurant des verres de lunettes adéquats ou un appareil auditif).

La sécurité physique dépendra également d'une hygiène bien conçue, tenant compte d'un régime approprié, d'une mobilité conservée, notamment par la marche régulière et éventuellement par une gymnastique adaptée.

Enfin, un des points les plus importants pour assurer la sécurité des pensionnés, c'est qu'ils puissent disposer d'un système d'alerte commode et instantané en cas d'imprévu, tels accidents, maladie subite, besoin d'aide, etc...

Enfin, en cas de déficience ou de maladie graves, les personnes âgées devraient pouvoir bénéficier de services d'aides familiales. Elles devraient pouvoir se rendre à des consultations gériatriques (c'est-à-dire spécialement réservées aux personnes d'âge) ou recevoir des soins adéquats dans des homes, des hôpitaux, des instituts spécialisés, agréés et inspectés par les pouvoirs publics.

Ajoutons, en ce qui concerne les VICINAUX, que nos assistantes sociales sont intervenues maintes fois en faveur des pensionnés sur un appel écrit de leur part, de leur famille ou venant d'anciens collègues.

3. Au point de vue psychologique.

En entrant dans le troisième âge, certains pensionnés privés d'activités ressentent une sensation pénible : une impression d'inutilité. La coupure brusque que constitue le passage d'une vie très remplie à celle de la retraite peut causer une perturbation psychologique qu'il faut essayer d'éviter. La sécurité du troisième âge sera assurée dans ce domaine soit par l'exercice d'une activité professionnelle réduite, soit par l'emploi agréable de ses loisirs (violons d'Ingres).

4. Au point de vue affectif.

Enfin, et ce n'est pas la moindre de leurs sécurités, les pensionnés doivent échapper à l'étouffante impression d'isolement que leur donne si souvent l'organisation de la vie moderne.

La solitude, voilà la plus grave cause d'inquiétude du Grand Age. La diminution des possibilités de relations et la perte des occasions de communications créent un état d'angoisse que les cosmonautes eux-mêmes combattent par des liaisons radio et T.V. avec leur port d'attache !

Le troisième âge — peut être un bel âge — si on lui assure des chances supplémentaires de se faire de nouvelles relations et d'établir certaines communications vitales.

Ils ont débuté
cette année . . .

Ils auront
35 ans
de service
en l'an 2000 !



Claudine PRINSEN

Claudine Prinsen a été engagée au début de cette année comme sténo-dactylo à la Direction régionale de Namur. Elle est âgée de 19 ans et habite Ciney. Elle a fait ses études commerciales à Namur et la S.N.C.V. est son premier employeur. Elle s'est déclarée très satisfaite de l'ambiance du travail.



Freddy CLEYNHENS.

Nous avons rencontré ce jeune et sympathique conducteur sur la ligne Bruxelles-Wemmel alors que Diegem est son dépôt d'attache. Né en 1943, il a été engagé le 1er janvier 1965. Le travail de conducteur-receveur lui plaît beaucoup, mais il pense que dans 35 ans le véhicule qu'il conduira sera très différent de son AB actuel !



Jean-Charles HERMAND

M. J.C. Hermand conduit avec dextérité son grand bus numéroté 3001 dans l'impressionnante descente de Ste Walburge, à Liège. Il est mécanicien de métier, mais il a préféré devenir conducteur-receveur, profession qu'il estime plus intéressante. Il est entré en avril dernier, à l'âge de 26 ans. Il croit également que son véhicule de l'an 2000 sera tout différent !



F. JACOBS

F. Jacobs fait son apprentissage de receveur sur la ligne Anvers-Boom. Il appartient au dépôt de Malines depuis le 8-2-1965. Il se doute que le tram ne durera plus longtemps dans sa province, mais il n'est pas certain qu'il ira encore en autobus d'Anvers à Rumst, en l'an 2000 !



Léo DE CLERCQ

C'est au dépôt de Hamme (gr. de la Flandre Or) que nous avons rencontré Léo De Clercq, conducteur-receveur d'autobus depuis février de cette année. Son père compte déjà 20 ans de service. Léo est le benjamin du dépôt; il aime son métier et espère bien attendre l'an 2000, mais il ne voit pas très bien à bord de quel véhicule !



Raymond MARIUS

C'est au dépôt de La Louvière que nous avons fait connaissance de R. Marius. Il est âgé de 26 ans et en service depuis le 10 avril dernier. Pour l'instant, il est receveur de tram, mais il a passé son examen d'aptitude de conducteur.



René CARTENSTADT

Devant la nouvelle gare d'Hasselt, nous avons rencontré René Cartenstadt au volant d'un autobus; il nous a dit qu'il était né en 1943, qu'il était entré en avril dernier à la société et que le métier lui plaisait. Il ne croit pas qu'il y aura encore des bus en l'an 2000.



Marcel DENNEKIN

C'est à la station d'Ostende que nous avons rencontré Marcel Dennekin au « controller » d'un tramway en partance pour Knokke. Il est entré aux Vicinaux le 14-6-1965 et il est âgé de 21 ans. Il habite Furnes et ce métier lui plaît beaucoup.

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

NAISSANCES

ADMINISTRATION CENTRALE

Eric chez M. DE GAND A. (Wetteren).

ANVERS

Marianne chez M. BAX Gérard (Turnhout).
Marleen chez M. PIRARD Edouard (Schoten).
Eddy chez M. LEYS August (Wechelderzande).

FLANDRE ORIENTALE

Monique chez M. DE KOK Jozef (St-Nicolas).
Sonja chez M. MERVIELDE Noël (Bassevelde).
Stan chez M. DE POORTER Geo (St-Amandsberg).

FLANDRE OCCIDENTALE

Katrien chez M. BAECKELANDT Elie (Kuurne).
Emmanuel chez M. GOFFART Alfons (Ostende).
Dirk chez M. MECHELAERE Julien (St-Andries).
Alain chez M. BROECKAERT Willy (Ostende).

BRABANT

Isabelle chez M. DEVALKENEER Marcel (Neigem).
Wim chez M. DE REUSE Felix (Roosdaal).
Christa chez M. VAN DROOGENBROECK (St-K. Lenn.).
Chantal chez M. GORIS Jozef (Werchter).
Philippe chez M. DE VREESE Julien (Opprebais).
Brigitte chez M. PROVOOST Albert (Wemmel).

NAMUR - LUXEMBOURG

Daniel chez M. GOBBE Jules (Flavion).
Dimitri chez M. WIAME Raphaël (Flawinne).
Fabienne chez M. ARNOULD Raymond (St-Aubin).
Stéphane chez M. SABBE Lucien (Erpent).
Martine chez M. BROUSSE Gilbert (Forges).
Marie-France chez M. JADOT José (Haillot).
Joël chez M. DEFAYS Raymond (Seilles).
Marie-Claire chez M. GERARD Raymond (Heinsch).
Alain chez M. CHENU Marcel (Flavion).
Patrice chez M. CABARAUX Jacqy (Cul des Sarts).

LIEGE

Alain chez M. GRAUX Léon (Clavier).
Georges chez M. JERUSALEM Henri (Eupen).
Daniele chez M. KOOP Hubert (Baelen-sur-Vesdre).
Muriel chez M. LEMOINE Claude (Bellaire).
Louis chez M. PRENTEN Jean (Val Meer).
Karine chez M. SCHUMACKER Jakob (Verviers).
Pascal chez M. VOS Louis (Holloigne-aux-Pierres).

LIMBOURG

Nadine chez M. VANSPAUWEN Maurits (Vliermaalroot).
Carine chez M. ZEEGERS Etienne (Gors - Opleeuw).
Johan chez M. CREEMERS Michel (Bocholt).

HAINAUT

Dominique chez M. DETRAUX Roger (Piéton).
Didier chez M. VANDENHOUDT F. (Waudrez-l-Binche).
Bernard chez M. NICOLAY Louis (Charleroi).
Isabelle chez M. BASONI Jackie (Liberchies).
Jannie chez M. LESCOT Julien (Hornu).
Véronique chez M. CORNEZ Robert (La Louvière).
Didier chez M. LERMINIAUX Richard (Anderlues).
Daisy chez M. JUVENT Anicet (Wiheries).

MARIAGES

ADMINISTRATION CENTRALE

M. DE COSTER R. a épousé Mlle AMERIJCKX Léa.

ANVERS

M. JORISSEN René a épousé Mlle KUSTERMANS Maria.

FLANDRE OCCIDENTALE

M. CARPENTIER F. a épousé Mlle HARNISFEGER A.
M. GHELDOLF Jozef a épousé Mlle DECLERCQ Nicole.
M. VANDAELE Roland a épousé SPRIET Anita.
M. SYS André a épousé Mlle DESMET Suzanne.
M. BALIGANT Freddy a épousé Mlle HOLVOET Fr.
M. CREYF M. a épousé Mlle VANDENBERGHE M.

Mlle DEROCKER Cécile a épousé M. SNAUWAERT P.

BRABANT

M. VAN ROSSEM Donald a épousé Mlle WIJNS Lisette.
M. VAN LONDERSELE P. a épousé Mlle DE BOLLE A.

NAMUR - LUXEMBOURG

M. CREPIN Nestor a épousé Mlle GERARD Jeannine.
M. ANTOINE Louis a épousé Mlle ORBAN Gisèle.
M. DELCOURT Guy a épousé Mlle TILMAN Jeannine.

LIEGE

M. BIESMANS Adelain a épousé Mlle LOYENS Maria.
M. DODEUR René a épousé Mlle MASY Georgette.
M. SABATIER Désiré a épousé Mlle DOCQUIER Marie.

HAINAUT

M. DEHON Lucien a épousé Mlle BEAUMEZ Claudine.
M. SCHIERS Carl a épousé Mlle DENIS Yvette.
M. CANNUYER Michel a épousé Mlle CULOT Arlette.
M. BURION Jacques a épousé Mlle RIVAT Jacqueline.
M. BAUDOUX Raoul a épousé Mlle BARTIER Lucie.
M. BAYOT Franz a épousé Mlle LANCRY Françoise.
M. VAN HEMDEN Cl. a épousé Mlle VANDERJEUGT J.
M. EVRARD Jean-Marie a épousé Mlle NAISY M.-R.

AGENTS DES GROUPES MIS A LA PENSION

Mois juillet-août 1965	Années de service	Groupe
VERHAEGEN F., conducteur él.	47	Anvers
LAUWERS J., piocheur	45	»
CONJAERTS A., receveur	45	»
GEENS J., contrôleur	44	»
VERBEECK J., piocheur	44	»
DE BRUYN Fr., receveur	40	»
VAN MINNEBRUGGEN C., c. él.	39	»
BENS H., receveur	36	»
CALLOO G., chauffeur	35	»
VAN DIJCK J., ouvrier qual. . . .	30	»
WOUTERS J., conducteur él. . . .	23	»
VANDAMME J., contremaître 1 ^e cl.	46	Flandre Or.
VEROLLE A., chef receveur	43	»
DE GROOTE A., conducteur él.	32	»
ROGIEST M., conducteur él. . . .	32	»
MAHIEU B., receveur	30	»
BAUWENS L., receveur	28	»
DE GRAEVE J., ouvrier semi-qual.	17	»
CATRY G., chef receveur	43	Flandre Occ.
TRIEST Ch., conducteur él.	39	»
DEPREZ O., ouvrier qual. 1 ^e cl. . . .	35	»
VANSTEENKISTE O., cond. A.B.	20	»
SWENNEN H., piocheur	18	Limbourg
VAN DER HEYDEN W., cond. él.	45	Brabant
DE RYCKE V., ouvrier qual. 1 ^e cl.	41	»
PATERNOSTER E., receveur	37	»
GRYSEELS A., manœuvre	34	»
FANNES V., receveur	36	»
VANDENBRANDEN A., receveur	26	»
VERRALEWEEK A., ouv. q. 1 ^e cl.	15	»
BRUYERE D., ouvrier demi-qual.	43	Namur-Lux.
DUMONT L., ouvrier qual. . . .	29	»
BOUSMANNE J., commis 1 ^e cl.	42	Liège
CALLUT J., ajusteur	27	»
FALISE G., ouvrier semi-qual. . . .	47	Hainaut
VANDERSCHAEGHE J., piocheur	45	»
FAUTRE V., contrôleur	45	»
ROCKALL F., conducteur él. . . .	43	»
BURVENICH E., commis 1 ^e cl. . . .	42	»
ROUSSEAU F., commis 2 ^e cl.	42	»
HENS H., receveur	38	»
MATHIEU O., conducteur	37	»
BRUNIN R., receveur	36	»
COLARTE E., manœuvre	36	»
CAMBIER M., receveur	35	»
DE MEESTER J., receveur	33	»
CATTIN R., ouvrier qual. 1 ^e cl. . . .	24	»
JOUNIAUX F., ouvrier d'élite	18	»

Administration Centrale

Il nous est agréable de souhaiter la bienvenue à Mme Yvette Louis, poinçonneuse, à M. Ch. Lefèbvre, rédacteur à S/Ass. et à M. H. Segers, rédacteur à F.

Il nous revient également que Mlle Daisy De Pauw, poinçonneuse, a donné sa démission.

CHEZ NOS PENSIONNES

Nous avons appris avec regret le décès survenu en France, au domicile de sa fille, de M. Maurice De Mûelenaere, chef de bureau pensionné.

Fils d'un ancien contrôleur de la « Nationale », Maurice De Mûelenaere avait déjà fait une longue carrière au Secrétariat lorsqu'il fut nommé s/chef de bureau au matériel fixe, où il eut à cœur de s'adapter rapidement à ses nouvelles fonctions.

Esprit ouvert aux arts, il était introduit dans tous les cercles de théâtre amateur à Bruxelles et il avait aussi un excellent coup de crayon; nous n'avons pas oublié qu'il fut un des premiers collaborateurs de Nos Vicinaux.

Nous présentons à sa veuve et à sa fille nos vives condoléances.

ACTES DE PROBITE

NAMUR - LUXEMBOURG

Les agents dont les noms suivent ont rapporté diverses sommes d'argent trouvées durant leur service:

M. Lamoline H. (Bouillon) 204 F.; M. Remy D. (Florennes) 120 F.; M. Evrard J. 210 F.; M. Mack G. (Houffalize) un portefeuille contenant 1.802 F.; M. Hemblenne A. (Andenne I) un sac de dame contenant 1.225 F.; M. Pousseur A. (Houffalize) 550 F.; M. Olivier A. (Wellin) 116 F.; M. Poirier V. (Bouillon) un porte-monnaie contenant 745 F. et M. Damilot Th. (Dinant) un portefeuille contenant 720 F.

BRABANT

Le chauffeur Mahy Charles, du dépôt de Chastre, a trouvé dans son autobus un portefeuille contenant la somme de 6.650 F.

L'agent Rubais, de Mont-St-Jean, a également trouvé un portefeuille, avec une somme de 15.000 F.

Ces deux agents se sont empressés de remettre ces importantes sommes. Il nous plaît de souligner ces actes de probité.

LIEGE

Le chauffeur - receveur Hayen Edouard, du dépôt d'Omal, a trouvé dans l'autobus qu'il desservait le 23 août dernier, un paquet contenant des actions au porteur d'une valeur totale de 40.000 francs, qu'il s'est empressé de restituer.

Le chauffeur - receveur Goffart Jacques, du dépôt de Liège Saint-Gilles, a trouvé dans l'autobus qu'il desservait le 5-9-65, un portefeuille contenant 8.306,50 F. qu'il a remis à son chef de dépôt.

DANS NOS EXPLOITATIONS

Le Groupe de Namur - Luxembourg a organisé les services publics d'autobus urbains supplémentaires suivants, à Arlon:

- 1) Arlon (place Léopold) - Arlon (Galgenberg);
- 2) Arlon (place Léopold) - Viville (Centre);
- 3) Arlon (place Léopold) - Waltzing (Eglise).

La S.P.R.L. Garage Ch. et J. Lambert à La Roche, exploite pour le compte de la Société Nationale, un service public d'autobus La Roche - Manhay et extensions. Le tarif « autobus » en vigueur sur cette ligne a été remplacé par le tarif « vicinal » à partir du 1er septembre 1965.

Le Groupe du Limbourg a incorporé le service spécial d'autobus Bree - Peer (Bovenlinde) dans le service public d'autobus Bourg-Léopold - Bree - Maaseik et extensions.

Le Groupe de la Flandre Occidentale a mis en service, à titre d'essai, un service public d'autobus Mouscron - Menin - Wervik - Comines - Warneton - Ploegsteert (Le Bizet).

Longueur du service: 36.312 m. Fermier: R. Cousin, Ieper.

NECROLOGIE

Agents

BRABANT

LOOCKX A., ouvrier qualifié, 49 ans.
VAN HOECK F., contrôleur, 63 ans.
FABRY R., ouvrier qual. 1re cl., 55 ans.
BUFFIN E., conducteur A.B., 40 ans.

NAMUR - LUXEMBOURG

BARME J., chef de dépôt 1re cl., 61 ans.

PENSIONNES

BRABANT

CLAIREMBOURG C., 68 ans.
DURANG F., 75 ans.
ERNOTTE L., 80 ans.
LECLERCQ J., 81 ans.
PIROTTE V., 69 ans.
RAULIER T., 75 ans.
TIELEMANS O., 70 ans.
VANDROOGENBROECK D., 79 ans.
VANOSMAEL M., 57 ans.
RUELENS J., 82 ans.
LAUWERS J., 80 ans.
DEKEYZER M., 69 ans.

NAMUR - LUXEMBOURG

DELVAUX F., 83 ans.
MAGEROTTE L., 89 ans.
HUSSIN A., 77 ans.
MALEVE A., 80 ans.
PAREYS A., 81 ans.

LIEGE

GAILLY H., 83 ans.
GOEBELS L., 32 ans.
LAMBOTTE C., 68 ans.
HOYOUX J., 61 ans.
GUSTIN A., 71 ans.

HAINAUT

DELAUNOIS E., 70 ans.
GRYMONPREZ C., 80 ans.
LABART A., 68 ans.

Les propos du contrôleur BOUDARD

BOUDARD: Ainsi donc, vous avez lu aux ordres de service que dorénavant une surtaxe de 100 F sera appliquée en cas d'irrégularité dans le paiement du prix du transport.

RECEVEUR: Mais le constat et l'application de l'amende seront faits par le contrôleur ?

B.: Oui, il sera en possession d'un bulletin de régularisation, formulaire établi en double exemplaire.

R.: Et si c'est le receveur qui constate une irrégularité susceptible de l'application de la surtaxe ?

B.: Je vous rappelle que dans ce cas :

1. il confisque le titre de transport non valable;
2. il prend note du n° de la carte d'identité et de l'adresse du voyageur;
3. il remet, sans délai, un rapport au chef de dépôt.

R.: Vu le montant de l'amende, il s'agit surtout d'apprécier avec bon sens les circonstances qui entourent l'infraction en cause.

B.: C'est l'évidence même. Il ne faut pas donner l'impression de traquer une clientèle qui a déjà trop tendance à se raréfier; mais le bon sens est une denrée, disons une qualité, inégalement répartie parmi le genre humain ! C'est ainsi que récemment un ingénieur responsable du « Mouvement » dans une grande Intercommunale de Transports Publics me racontait qu'il avait dû laver la tête d'un de ses contrôleurs. Celui-ci avait eu une dispute orageuse à 5 h. du matin, avec un agent de police, à bord d'une grande motrice où il n'y avait que 5 voyageurs !

R.: Et pour quelle raison ?

B.: L'agent de police, sans doute fatigué, s'était assis et le contrôleur, à 5 h. du matin, dans un tram vide, avait voulu l'en empêcher **AU NOM DU REGLEMENT.**

R.: C'était exagéré, cela n'aurait servi qu'à leur mettre à dos un représentant de la police.

Mais, dites-moi, si le voyageur qui doit payer 100 F n'a pas assez d'argent sur lui ?

B.: Le contrôleur remplira sur le formulaire la rubrique : « A payer ».

R.: Donc on lui fera crédit ?

B.: Mais oui, c'est l'époque qui l'exige; cependant on pourrait afficher ce que j'ai lu en Allemagne : « Nous ne faisons crédit qu'aux personnes âgées de 80 ans accompagnées de leur parents » !

LES LONGUES CARRIERES



D. Prophète
Est entré en service le 1-11-1920 et a pris sa retraite à Furnes comme chef receveur.



D. Bruyère
Est entré en service le 3-10-1922 et a pris sa retraite comme ouvrier semi-qualifié à Namur.



A. Verolle
Est entré en service le 1-10-1916 et a pris sa retraite comme chef-receveur à Hamme.



A. V. Woensel
Est entré en service le 20-7-1921 et a pris sa retraite comme piocheur à Malines.



A. Fouret
Est entré en service le 1-12-1922 et a pris sa retraite comme conducteur à St. Ghislain.



P. Crikemans
Est entré en service le 16-5-1926 et a pris sa retraite comme contrôleur à Merksem.



E. Paternoster
A débuté le 1-3-1928; il a été pensionné comme receveur à Leerbeek.



A. Janssen
A débuté le 15-8-1923 et a terminé sa carrière comme contrôleur à Lanaken.



C. Rousseau
A débuté le 8-1-1913. A pris sa retraite comme commis 1^{er} cl. à Charleroi.



E. Verhaegen
A débuté le 2-2-1923 et a pris sa retraite comme receveur à Oostmalle.



J. Lauwers
A débuté le 28-6-1920 comme piocheur, il a terminé sa carrière à Anvers.



P. De Ridder
Est entré en service le 31-8-1920 A été pensionné comme receveur à Wemmel.



G. Vermeulen
Est entré en service le 2-5-1926. Pensionné comme conducteur à Charleroi.



A. Morsaint
Est entré en service le 2-11-25. Pensionné comme receveur à Charleroi.



J. Schellekens
Est entré en service le 6-1-1919. Pensionné comme piocheur à Anvers.



L. Coppens
Est entré en service le 18-7-23. Pensionné comme conducteur A.B. à Knokke.



E. Wens
Est entré en service le 24-11-20. Nommé commis de 2^e et 1^{er} cl., a terminé sa carrière comme ch. de serv. 2^e cl. à Merksem.



A. Gérard
Est entré en service le 2-10-1923 et a été pensionné comme ouvr. qual. à Liège-St. Gilles.



A. Conjaerts
Est entré en service le 21-6-20. A terminé sa carrière comme receveur à Anvers.



L. Van Houtte
Est entré en service le 16-7-20. A terminé sa carrière comme conducteur électrique à Ostende.



M. De Colière
Est entré en service le 2-1-1922. A terminé sa carrière comme contremaître 1^{er} cl. à Destelbergen.



J. Maquoi
Est entré en service le 11-4-18. A terminé sa carrière comme manœuvre à Liège.



E. Lequeux
Est entré en service le 1-9-1924. A terminé sa carrière comme commis de 1^{er} cl. à Namur.



J. Decraecke
Est entré en service le 16-6-23. A été pensionné comme conduct. él. à Ostende.

CHRONIQUE SOCIALE

Les allocations familiales et les avantages connexes

En raison de la hausse de l'index des prix de détail, les allocations familiales et les avantages connexes ont été portés aux taux ci-après à partir du 1-8-1965 :

I. ALLOCATIONS FAMILIALES LEGALES.

1) Allocations ordinaires.

Rang de l'enfant	Taux	
	journaliers	mensuels
1er enfant	21,41 F	535,25 F
2e enfant	29,98 F	749,50 F
3e enfant	42,85 F	1.071,25 F
4e enfant et chacun des suivants	44,93 F	1.123,25 F

2) Allocations d'enfants de travailleurs invalides.

1er et 2e enfant	36,13 F	903,25 F
3e enfant	42,85 F	1.071,25 F
4e enfant et chacun des suivants	44,93 F	1.123,25 F

3) Allocations d'orphelins.

Par enfant orphelin	61,36 F	1.534,— F
---------------------	---------	-----------

4) Allocations d'enfants handicapés.

Par enfant handicapé	61,36 F	1.534,— F
----------------------	---------	-----------

5) Suppléments selon l'âge.

Enfants :

a) de 6 à 10 ans	4,70 F	117,50 F
b) de 10 à 14 ans	8,25 F	206,25 F
c) de plus de 14 ans	12,27 F	306,75 F

Remarque importante.

Les suppléments selon l'âge pour les enfants de 6 à 10 ans et de 10 à 14 ans ne sont octroyés ni pour le bénéficiaire unique ni pour le plus jeune des enfants.

Par contre, tous les enfants de plus de 14 ans, y compris les enfants uniques et les benjamins, ont droit au supplément cité sub c).

II. ALLOCATIONS DE NAISSANCE.

1ère naissance	7.957,28 F
2e naissance	5.487,80 F
3e naissance et suivantes	2.953,10 F

A noter que l'allocation pour la *première naissance* peut être scindée en deux parts :

— *avant la naissance* : paiement de 4 allocations mensuelles de 500,— F;

— *après la naissance* : paiement de la différence entre le montant global (7.957,28 F) et les avances de 500 F.

III. COMPLEMENT D'ALLOCATIONS FAMILIALES A CHARGE DE LA S.N.C.V.

Rangs de l'enfant	Taux	
	journaliers	mensuels
1er et 2e enfant	5,16 F	129,— F
3e enfant	5,36 F	134,— F
4e enfant	6,44 F	161,— F
5e enfant et chacun des suivants	6,84 F	171,— F

Parmi les avantages d'ordre familial, il y a lieu également de mentionner l'allocation familiale de vacances, dont le montant a été fixé, pour 1965, à un montant égal à celui des allocations familiales qui a été payé pour le mois d'avril de cette année, *sur la base des taux ordinaires*.

En général, les bénéficiaires ont donc reçu une allocation *double* pour le mois d'avril 1965.

L'EXTENSION DES BATIMENTS DE L'ADMINISTRATION CENTRALE

Dans le numéro de mai-juin 1965, nous avons annoncé la construction d'un nouvel immeuble attenant au bâtiment de l'Administration Centrale.

Les travaux, commencés en mai dernier, furent arrêtés le jeudi 10 juin, car ce jour-là, vers 13 h., un puisatier, M. Bonne, fut brusquement enseveli sous un éboulement. Les opérations de sauvetage qui furent suivies par la presse, le radio et la T.V., se révélèrent difficiles en raison du terrain sablonneux; elles se poursuivirent durant la nuit, mais à l'aube, l'ouvrier enseveli qui jusque-là, avait communiqué avec les sauveteurs, ne donna plus signe de vie. Ce n'est que le vendredi vers 17 h. que les ouvriers du chantier et les pompiers purent dégager l'infortuné qui avait cessé de vivre.

Après ce drame, les travaux furent suspendus pendant un certain temps, puis l'entrepreneur fit à nouveau effectuer un remblayage à niveau. Après la période des vacances annuelles, on vit arriver sur le chantier une gigantesque machine de construction belge dont il n'existe que quelques exemplaires dans le pays.

Cette machine, montée sur chenilles comme un bulldozer, fore le sol et enfonce simultanément un tube d'acier de ± 3 m de longueur destiné à servir de blindage. Ces tubes s'emboîtent et lorsque la profondeur est atteinte, on y déverse du béton. Par après, la même machine, avec des vérins, remonte, un à un, les tubes d'acier. En quatre semaines, on a réussi à forer 37 puits.

Mais le travail le plus intéressant à suivre fut celui de la construction, en sous-sol, d'un mur de béton qui longe la galerie supportant la vaste bibliothèque des Pères Rédemptoristes, galerie qui donne sur les anciens jardins et est visible de la rue.

A cet endroit, un mur de béton de soutènement était indispensable, car il fallait creuser pour établir les garages souterrains. Ce mur a été réalisé par la méthode dite de l'embouage.

Ce produit, appelé Bentonite, est un liquide colloïdal, une sorte de colle gélatineuse qui se dépose sur la paroi sablonneuse de la fosse en un film étanche. Ces molécules, en adhérant au sol, empêchent l'eau d'y pénétrer et de le désagréger.

Le bétonnage est effectué au moyen d'une goulotte introduite au milieu de l'élément de fouille intéressé et débouchant au point bas de cette fouille; le béton descend par son propre poids et s'étale dans le fond de la fouille en expulsant la bentonite. Le tuyau de bétonnage est lui-même remonté au fur et à mesure du bétonnage et est récupéré. Le film de bentonite qui recouvre les armatures est résorbé lors du bétonnage par l'action du ciment. Le passage de la bentonite de son état de gel semi-solide à son état fluide facilite son évacuation et sa récupération.

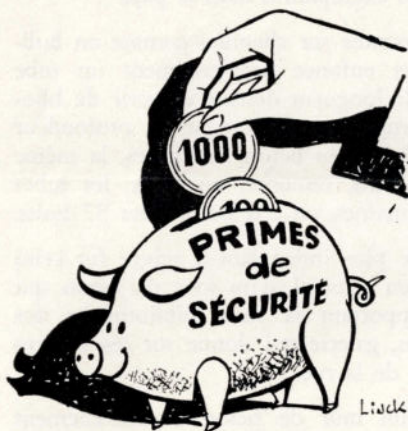
C'est ainsi qu'on peut ériger dans un sol sablonneux un solide mur de béton, là où le battage de palplanches est interdit.

CONCOURS DE SECURITE INTER-GROUPES

SITUATION AU 30 JUIN 1965

LIEGE 4 (personnel Omal-Verlaine)	3.834 jours sans accidents
LIMBOURG 1 (ateliers et entretien Hasselt)	2.511 jours sans accidents
LIEGE 2 (pers. Bassenge-Oreye-Tongerren)	1.814 jours sans accidents
LIEGE 6 (personnel Bressoux-Rocourt)	1.771 jours sans accidents
HAINAUT 2 (V.T. La Louvière + Brig. vol.)	1.768 jours sans accidents
LIEGE 12 (Atelier St-Gilles)	1.615 jours sans accidents
LIEGE 10 (pers. Eupen-Pulseur-Sart-Warzée)	1.309 jours sans accidents
BRABANT 21 (Atelier Cureghem)	1.006 jours sans accidents

Flandre Occidentale	1	942	Hainaut	16	651
Brabant	15	923	Namur-Luxembourg	3	648
Anvers	1	883	Namur-Luxembourg	5	579
Anvers	5	869	Flandre Orientale	6	569
Liège	11	859	Namur-Luxembourg	4	552
Liège	1	783	Brabant	11	546
Anvers	13	754	Anvers	12	475
Limbourg	4	751	Anvers	8	456
Anvers	6	731	Hainaut	21	433
Flandre Occidentale	3	676	Anvers	3	421



15, 17, 18, 19, 20, 21 et 23 ont touché ensemble 7.173 F.

GRUPE DE LIEGE

Les équipes 1, 2, 4, 6, 8, 10, 11 et 12 ont touché ensemble 4.218 F.

GRUPE DU HAINAUT

Les équipes 1, 2, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 15, 16, 17, 20, 21, 22 et 23 ont touché ensemble 4.784 F.

GRUPE NAMUR - LUXEMBOURG

Les équipes 1, 2, 3, 4, 5 et 6 ont touché ensemble 5.412 F.

LES HUIT GROUPES D'EXPLOITATION ONT TOUCHE COMME PRIMES DE SECURITE PENDANT LES MOIS DE JUILLET-AOUT UNE SOMME TOTALE DE 38.368 F.

Liste des Primes de Sécurité accordées au cours des mois de juillet-août 1965

GRUPE D'ANVERS

Les équipes 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 10, 11, 12 et 13 ont touché ensemble 4.956 F.

GRUPE FLANDRE ORIENTALE

Les équipes 2, 3 et 6 ont reçu ensemble 1.477 F.

GRUPE FLANDRE OCCIDENTALE

Les équipes 1, 2, 3, 5 et 6 ont touché ensemble 1.884 F.

GRUPE DU LIMBOURG

Les équipes 1, 2, 3 et 4 ont touché ensemble 8.464 F.

GRUPE DU BRABANT

Les équipes 1, 2, 3, 4, 6, 9, 10, 11,

LE CODE D'HONNEUR DE LA ROUTE

1. Sois maître de ton véhicule, mais sois avant tout maître de toi-même.
2. Sur la route, il est facile de critiquer, donne plutôt l'exemple.
3. Sois obligeant, surtout vis-à-vis des étrangers.
4. Facilite les manoeuvres des autres.
5. Facilite la manoeuvre des automobilistes en difficulté.
6. Tout comme toi, le piéton a ses droits; respecte-les.
7. Même si tu as la priorité, tu dois rester prudent et ne pas être obstiné.
8. Sois patient vis-à-vis de ceux qui te précèdent sur la route, ne sois pas mordant ou agressif.
9. Epargne les nerfs des autres, évite de donner des coups de klaxon inutiles.
10. Chaque conducteur a ses faiblesses. Excuse celles des autres et ne te venge jamais.

VOILA LES 10 COMMANDEMENTS DE LA COURTOISIE ROUTIERE.

Ils nous ont été envoyés par le conducteur d'autobus A. Bruynseel du dépôt de Broechem-Zandhoven (Anvers) qui témoigne ainsi d'un excellent esprit de « fair-play » au volant de son poids lourd.

La nouvelle sous-station de Molenbeek (Bruxelles)

En octobre 1963, dans le numéro 106, de « Nos Vicinaux » nous avons fait paraître une interview, sous forme de questions et réponses, de M. Thomas, Ingénieur en chef à la Direction T., concernant quelques particularités d'un nouveau type de sous-station utilisant des éléments redresseurs au silicium.

Cette sous-station est entrée en service quelques mois plus tard, le 29 janvier 1964. Etant donné que la Société Nationale vient de passer commande de nouvelles sous-stations à éléments redresseurs au silicium, nous avons jugé opportun de présenter à nos lecteurs quelques extraits d'un long article publié sous la signature de M. Thomas dans la revue spécialisée « ELEKTRON ».

Dans la partie introductive, l'auteur commence par exposer l'évolution de la traction électrique à la S.N.C.V. puis il rappelle aux lecteurs, qui sont des techniciens, le rôle d'une sous-station de tramways.

« Une sous-station est constituée par un ensemble d'appareillage électrique à marche automatique, semi-automatique ou non automatique, pourvu des éléments de sécurité nécessaires pour fournir aux équipements aériens d'un réseau électrifié du courant continu sous une tension aussi constante que possible, compte tenu des caractéristiques et des charges de ce réseau et ce, en partant du courant alternatif triphasé livré par les réseaux à HT, sous des tensions variables d'après les distributeurs et s'échelonnant actuellement entre 6 et 15 kV.

Suivant qu'une sous-station, dont la marche en parallèle avec d'autres sous-stations est requise, alimente une simple ligne, un réseau complexe en site urbain ou suburbain, sa charge est essentiellement variable par seconde, minute, heure, jour et même par mois (régime d'été ou d'hiver, conditions atmosphériques etc...).

Disons même qu'en régime « tramways » et sous certaines réserves, le diagramme de charge d'une sous-station reflète assez sensiblement les cycles d'activité humaine.

Le diagramme de charge type de la figure 1 c'est-à-dire le diagramme figurant les variations de l'intensité du courant total débité par une sous-station en fonction du temps, relevés à l'ampèremètre enregistreur, fait ressortir des fluctuations importantes résultant éventuellement des coïncidences des démarrages des motrices dans la partie du réseau constituant la zone d'influence de cette sous-station et des aléas de la circulation; il dénote notamment la présence de maxima de charge le matin et le soir.

Dans le cas particulier de la sous-station de Molenbeek qui se trouve intégrée dans un réseau du type « maillé » et qui se situe à la fois dans un réseau « urbain » et « suburbain » (voir à la figure 2 la position relative de cette sous-station dans le complexe du réseau alimenté par cette sous-station et sous-stations voisines) l'allure d'un dia-

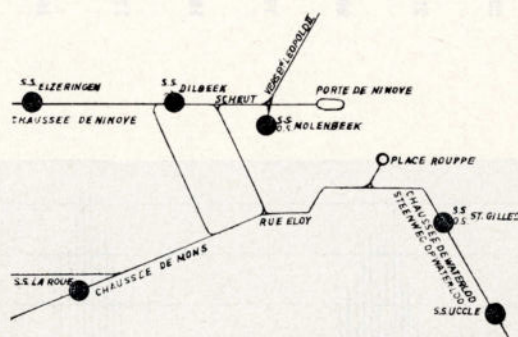


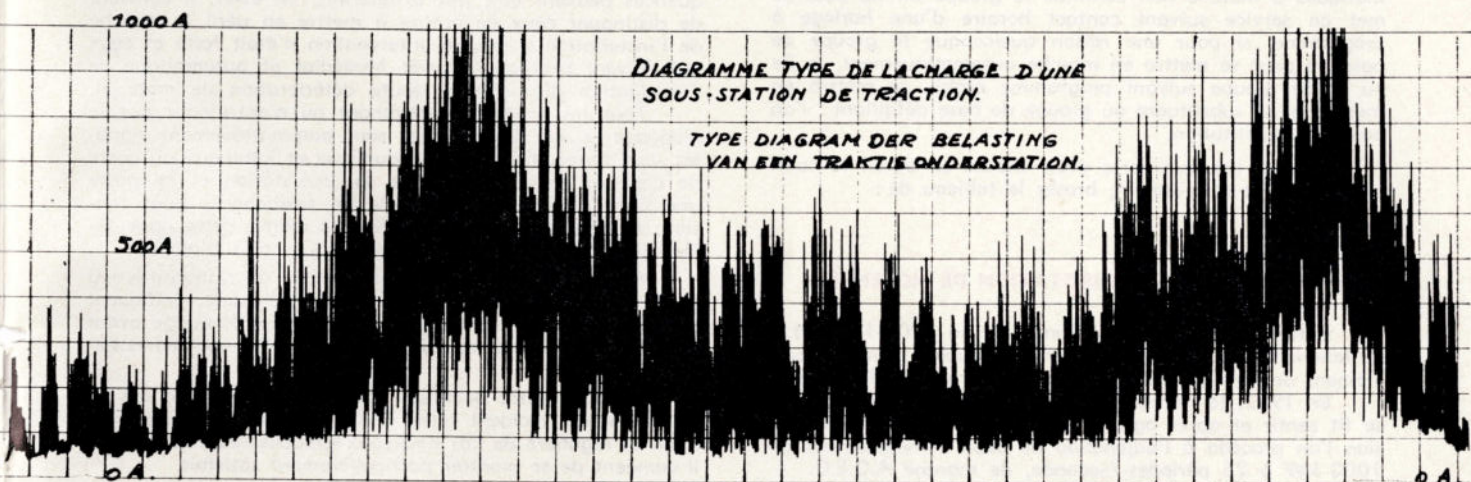
Figure 2

gramme de charge présente, à la valeur absolue près, toujours la même allure pendant les jours ouvrables : pointe du matin et pointe du soir s'étalant sur une période plus longue; les samedis, dimanches et jours fériés, l'allure du diagramme de charge, à l'exception du samedi matin, ne présente pas les charges caractéristiques des débuts et fins de journées.

Le diagramme de charge de la figure 3 reproduit les variations de l'intensité totale du courant débité par la sous-station de Molenbeek un jour ouvrable en période d'hiver.

Un autre diagramme tout aussi intéressant est celui de la fig. 4 qui nous est donné par le « maxigraphe » qui enregistre les valeurs moyennes de la charge sous forme d'ordonnées rectilignes espacées par les intervalles de temps constituant les périodes d'intégration, dans notre cas, 15 minutes; il reproduit donc les charges de la sous-station sous forme de pointes 1/4 horaires.

Figure 1



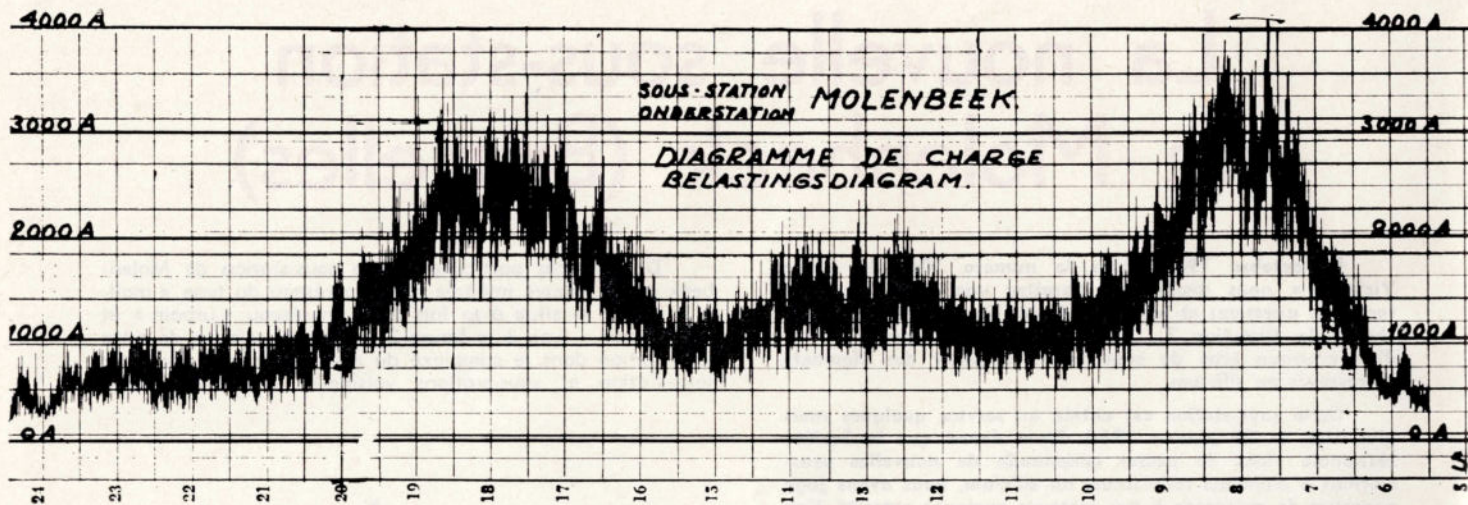


Figure 3

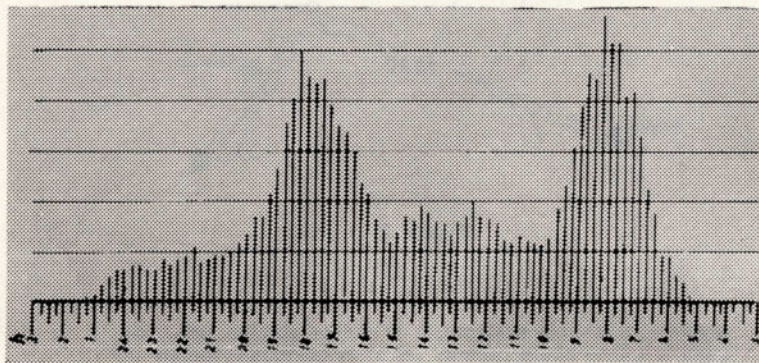


Figure 4
Le maxigraphe

Vu ces variations de charge il est apparu nécessaire de scinder la puissance installée dans une sous-station en deux ou exceptionnellement trois groupes redresseurs (un groupe redresseur pour les sous-stations du type transportable) et d'utiliser ces groupes suivant la puissance demandée; il est ainsi question d'adjonction, de disjonction et de substitution de groupes redresseurs.

Dans une sous-station à marche continue (24 heures sur 24) un groupe au moins, appelé groupe de base, est maintenu en service permanent; dans les sous-stations automatiques à marche non continue le groupe dit de base se met en service suivant contact horaire d'une horloge à programme; si pour une raison quelconque le groupe de base ne peut se mettre en marche automatiquement, le 2e ou le 3e groupe suivant programme établi, se mettra en marche et se substituera au groupe de base défaillant : l'on parle de substitution.

Ensuite, l'auteur après avoir exposé en détail la composition d'une sous-station, brosse le tableau de :

L'EVOLUTION DE LA SOUS-STATION DE MOLENBEEK

Cette sous-station a été construite en 1908-1909 et a initialement été équipée de trois groupes convertisseurs Siemens de 150 kW avec moteur asynchrone de démarrage.

En 1923, la nécessité d'un accroissement de puissance se fit sentir et après agrandissement des locaux haute-tension l'on procéda à l'adjonction de deux commutatrices de 1000 kW à 25 périodes-/seconde, de marque A.C.E.C.

Vers 1931 la fréquence du réseau d'alimentation passe de 25 à 50 Hz et en lieu et place des machines existantes, il a été procédé à l'installation de deux commutatrices de 750 kW chacune, de marque C.E.B. En 1955 l'équipement de cette sous-station est complété par l'adjonction d'une troisième commutatrice de 750 kW de marque C.E.B.

Ces trois groupes ont fonctionné sans interruption à raison de 2 commutatrices comme groupe de base et l'adjonction manuelle de la 3e pour couvrir les pointes de charge du matin et du soir, jusqu'au 29 janvier 1964 à 16 heures, date et heure de mise en service des redresseurs à diodes au silicium.

La sous-station de Molenbeek a ceci de particulier, c'est qu'à l'encontre des autres sous-stations anciennes qui ont vécu à l'ère du « cuivre » sous forme de machines tournantes, et ensuite, après 1928, à l'ère du « mercure » sous forme de redresseurs à vapeur de mercure du type à ampoule de verre d'abord, de cuves métalliques à vide pompé ensuite et enfin de cuves métalliques scellées, elle est passée directement à l'ère du « silicium ».

M. Thomas termine son article en décrivant succinctement les protections de notre première sous-station à éléments redresseurs au silicium.

DETECTION ET SIGNALISATION

La sous-station de Molenbeek étant à fonctionnement entièrement automatique il importait au siège du Groupe d'Exploitation du Brabant d'être informé, à tout instant, des incidents ou accidents de nature à mettre en péril le fonctionnement normal du ou des groupes redresseurs en service.

Ces incidents peuvent être nombreux mais leurs conséquences peuvent être très différentes; en effet, il convient de distinguer ceux de nature à mettre en péril la marche de l'installation si aucune intervention n'était faite et ceux qui doivent provoquer l'arrêt immédiat et automatique de l'installation afin d'éviter toute détérioration de matériel.

Tous les incidents, entraînant ou n'entraînant pas le blocage du ou des groupes, sont automatiquement signalés sous forme d'un signal acoustique et lumineux au poste de contrôle en utilisant entre la sous-station et ce poste une ligne téléphonique normale en permanence sous tension; toute anomalie a pour effet de mettre cette ligne téléphonique hors tension et de provoquer ainsi l'alarme.

A la sous-station même, des relais de signalisation à volet, correspondant aux divers types d'avarie, indiquent immédiatement la cause de l'incident ou du blocage ayant provoqué cet alarme en précisant de quel groupe redresseur il s'agit.

Depuis bientôt deux ans que cette installation est en service aucun incident n'est venu entraver la marche normale et régulière de ces nouveaux groupes redresseurs dont il convient de se montrer particulièrement satisfait.

Une nouvelle liaison internationale par autobus Turnhout - Breda

Dans l'article consacré à l'inauguration officielle de la ligne Anvers-Hoogstraten et paru dans le dernier numéro de « Nos Vicinaux », nous avons rappelé que le 20 septembre 1885, le bourgmestre d'Hoogstraten, dans son toast au Roi, avait exprimé le vœu de

voir la ligne prolongée jusqu'à la frontière hollandaise, vers Breda. Ce que nous avons omis de dire, c'est que ce vœu s'était réalisé 14 ans plus tard. En effet, le 20 mars 1899, la section Hoogstraten-Meersel (Dreef) de la ligne Hoogstraten — frontière Rijsbergen (Hollande) fut ouverte à la circulation.

La section en territoire néerlandais fut inaugurée en septembre 1899. Cette ligne donnait correspondance à Rijsbergen à la ligne Wuustwezel-Breda exploitée par la Zuid-Nederlandsche Stoomtram Mij. Depuis lors bien d'autres changements se sont produits. Cependant ce n'est que récemment, avec les nouveaux horaires du 30 mai dernier, que la prolongation de notre ligne

autobus Turnhout-Baerle-Duc a été réalisée jusqu'à la ville de Breda; de même, les bus hollandais de la société B.B.A. ne tournent plus le dos aux nôtres à la frontière, ils pénètrent à leur tour en Belgique et continuent vers Turnhout.

C'est donc la 3ème liaison internationale par autobus que nous exploitons en commun avec cette société, les premières étant Turnhout-Arendonk-Eindhoven et Anvers-Putte-Bergen-op Zoom. Il est également très probable que le jour où la ligne de tramways Anvers-Wuustwezel sera supprimée, une nouvelle liaison par bus direct sera organisée d'Anvers à Breda par Wuustwezel.

La participation de la S.N.C.V. à l'Exposition Internationale des Transports de Munich

Le cliché ci-contre reproduit une affiche de la S.N.C.V. exposée dans le hall réservé aux chemins de fer européens secondaires, illustrant l'idée: « Les Vicinaux à travers la Belgique » et due à l'artiste H. Verbaere.

La photo de ce tableau a également été utilisée comme couverture d'un dépliant édité spécialement à l'occasion de l'exposition de Munich.



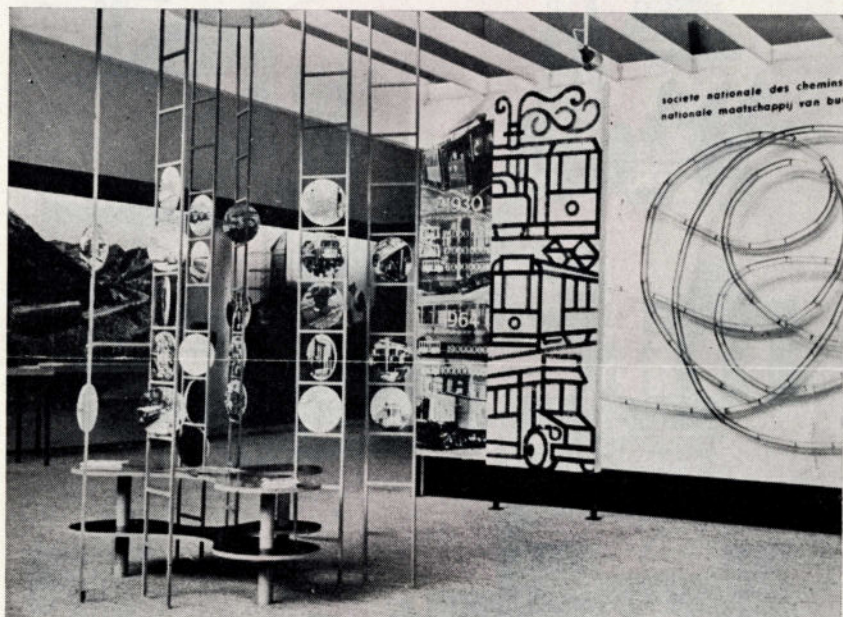
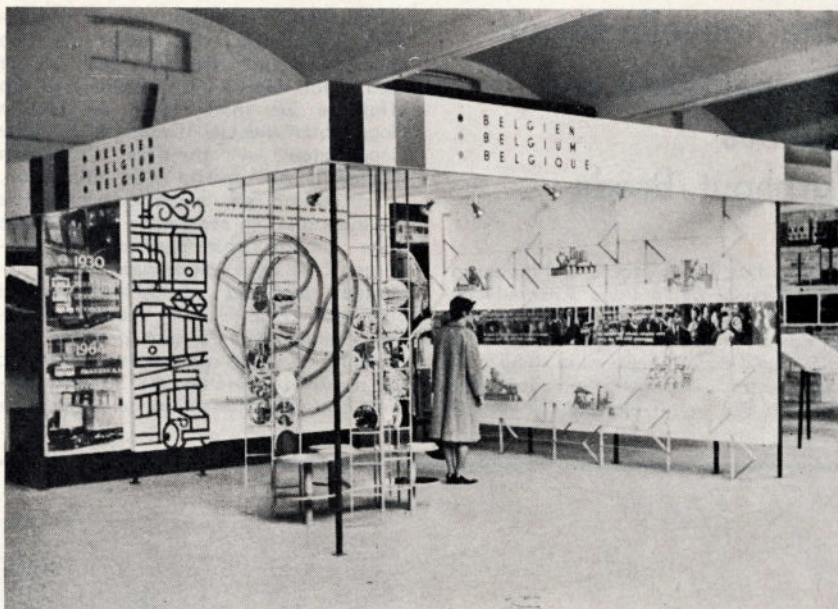
BELGIE * BELGIQUE

Munich

I. V. A.

1965

Vue générale du stand des Vicinaux à l'Exposition des transports, à Munich. (Hal 17, section des chemins de fer privés).



Le panneau du fond du stand évoquait les Vicinaux « à travers le temps ». A gauche, un montage photographique et des dessins schématisés montraient le tram à vapeur classique, le premier tram électrique, et les anciens autorails. De là, la spirale des voies aboutissait à une photo d'autobus, en coupe. A l'avant-plan, des photos collées sur les macarons mobiles en bois, montraient des aspects divers de nos activités.

La deuxième cimaise montrait le rôle des Vicinaux dans le transport des travailleurs aux heures de pointe. Photos de voyageurs, prises sur le vif, à nos quais d'embarquement. La représentation symbolisée des lieux de travail et d'habitation, villages, usines et villes, en métal plié, était mise en valeur par un éclairage indirect.

