

Nos Vicinaux

Bulletin d'information
pour le personnel de la Société Nationale des Chemins de Fer Vicinaux

N° 169
MARS-AVRIL 1974
29^e ANNEE

SOMMAIRE

- 2 Vingt-cinq nouveaux auto-bus urbains.
- 3 Automatisation des commandes.
- 5 Que mangeaient nos grands-parents ?
- 6 Nos vaillants pensionnés.
- 12 Buts d'excursion.
- 14 La « belle époque » à la côte.
- 16 Dimanches sans autos.



L'arrêt du tram à Westende, sur la ligne vicinale Ostende - La Panne.

(Photo E. Roels)

VINGT-CINQ NOUVEAUX AUTOBUS URBAINS



Depuis le mois d'octobre 1973, vingt-cinq nouveaux autobus urbains Van Hool-Fiat ont été mis progressivement en service en Flandre Occidentale; ils portent les n^{os} 4100 à 4124.

Ces véhicules remplacent des autobus de type urbain Mercedes datant de 1960 et 1961, se trouvant près de la limite d'usure.

Les nouveaux autobus peuvent transporter 72 voyageurs (plus le conducteur) dont 32 assis et 40 debout.

Comme ils sont destinés à la circulation dans nos villes encombrées, la longueur totale de la carrosserie est limitée à 9m 980, alors que nos autobus interurbains récents mesurent 11m 960; la largeur extérieure des deux types de véhicules est la même, soit 2m 480.

Sauf en longueur, les deux types se ressemblent étrangement. Le nouveau véhicule se caractérise cependant par une porte à double entrée à l'avant, dont les vantaux sont commandés séparément.

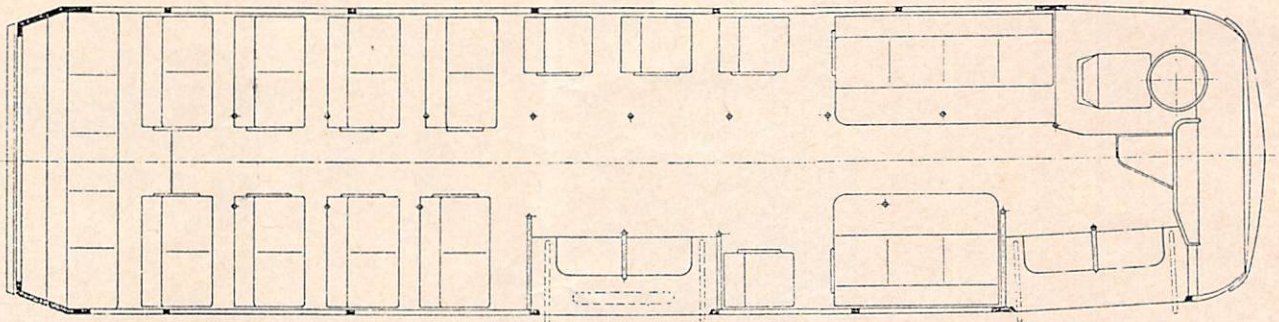
C'est le premier autobus vicinal équipé de semblable porte.

Jusqu'à présent, nos autobus étaient pourvus d'une porte double pour la sortie seulement. A l'avenir, la porte à double entrée sera installée sur tous les nouveaux autobus, afin de faciliter la montée des voyageurs et permettre, éventuellement, le placement d'un poste d'oblitération, comme il en existe sur certains véhicules d'autres sociétés de transport.

La puissance du moteur est de 145 cv, contre 170 cv sur les derniers autobus interurbains.

Une transmission automatique équipe les deux types de véhicules; sur nos autobus urbains, elle permet des reprises assez vives, ce qui n'est pas à négliger lorsqu'on circule continuellement dans un trafic très serré et très dense.

En ce qui concerne l'intérieur du nouveau type d'autobus, nous signalons, par rapport aux précédents types interurbains, un éclairage fluorescent à la porte de sortie; c'est une innovation mineure, certes, mais elle augmentera incontestablement la sécurité des voyageurs quand l'obscurité règne à l'extérieur.



Vue en plan du nouveau véhicule.

AUTOMATISATION DES COMMANDES AU SERVICE DES ACHATS

Depuis plus de 20 ans, les matériaux et les pièces nécessaires à l'activité de la Société nationale sont commandés par le service des Achats, à quelques exceptions près, parmi lesquelles, les achats de peu d'importance réalisés par les Groupes sur le plan local pour leurs besoins urgents, passagers, limités etc.

Notre service des Achats pourra dorénavant accomplir sa tâche avec plus d'efficacité encore, grâce à « l'automatisation » des commandes qui débuta en janvier 1973.

Cette automatisation s'appliqua d'abord à un nombre limité d'articles pour s'étendre progressivement et atteindre actuellement 50 p.c. environ de l'approvisionnement. Dans quelques mois, la plupart des articles seront commandés « automatiquement ».

En quoi cela consiste-t-il ?

Nous tenterons d'expliquer le processus dans ses grandes lignes et d'une façon simplifiée.

Gestion des stocks

La base de tout le système repose sur la gestion des stocks, qui est traitée en ordinateur depuis 1962.

A ce moment, tous les articles entreposés dans les différents magasins de la Société avaient dû être relevés, codifiés et mémorisés sur des fichiers magnétiques.

Depuis lors, toutes les consommations d'articles et toutes les arrivées d'articles dans ces magasins sont constamment enregistrées par l'ordinateur.

On dispose ainsi, en permanence, de l'inventaire du stock d'articles en magasin, et de leurs caractéristiques, et on peut établir la nature et le nombre des objets consommés pendant une certaine période.

Sur base des informations mémorisées (stock, commandes en cours, consommations etc.), l'ordinateur calcule des prévisions d'approvisionnement pour les besoins futurs.

Ces prévisions sont mises à la disposition du service des Achats qui les utilise pour procéder aux opérations d'approvisionnement (consultation des fournisseurs en vue de connaître les conditions les plus avantageuses et commandes aux fournisseurs choisis).

Automatisation des commandes

Auparavant, le rôle de l'ordinateur s'arrêtait, pour ainsi dire, au moment où lesdites prévisions

consignées sur un document appelé « proposition d'approvisionnement », étaient communiquées au service des Achats.

Tous les travaux de rédaction des appels d'offres et des commandes étaient effectués par les « acheteurs » et le service de dactylographie.

Actuellement, l'ordinateur se substitue à ces services.

A cet effet, toutes les informations utiles ont été reprises et sont tenues à jour sur d'autres fichiers magnétiques.

Lorsque l'« acheteur » reçoit la proposition d'approvisionnement, il l'examine attentivement, en modifie éventuellement les quantités en fonction de critères déterminés, et la renvoie à l'ordinateur.

Celui-ci adapte les renseignements mémorisés et élabore automatiquement un appel d'offres qui est adressé à tous les fournisseurs intéressés, en respectant le régime linguistique de ceux-ci.

Les offres reçues sont examinées par les « acheteurs » qui proposent le choix à faire, comme par le passé, et consignent la décision prise par l'autorité compétente sur un document approprié.

Sur la base de ce document et des autres informations dont il dispose, l'ordinateur établit ensuite une lettre de commande dûment libellée, comme le serait une lettre dactylographiée; il mémorise immédiatement les informations en vue de la tenue à jour de l'inventaire des stocks, à effectuer après livraison de la marchandise.

Et le cycle est bouclé.

La plupart des écritures, l'établissement de différents documents et les autres tâches fastidieuses sont maintenant réalisées directement au moyen de l'ordinateur.

Grâce à cette méthode de travail, le personnel de T/Achats peut dorénavant se consacrer davantage à sa fonction d'« acheteur » proprement dit, puisqu'il est débarrassé d'une série importante de travaux secondaires.

Les avantages de la nouvelle méthode sont évidents et multiples :

- gain de temps appréciable entre le moment de la proposition d'approvisionnement et l'envoi du bon de commande,
- réduction correspondante de notre stock de marchandises,
- augmentation de la qualité et de l'efficacité du travail des « acheteurs »,
- élimination de risques d'erreurs par suite de retranscriptions successives,
- élimination de travaux fastidieux,
- réduction du travail de dactylographie et de collationnement des documents.

Réorganisation du service des Achats

Il va sans dire que le système de commandes automatiques a entraîné la réorganisation du service des Achats.

De nouvelles méthodes de travail ont été mises au point, les attributions des « acheteurs » redistribuées et les tâches définies à nouveau.

Des mesures appropriées ont été prises afin de coordonner les informations et les directives nécessaires entre T/Achats et le service de l'Ordinateur.

A cette occasion, M. De Moor, inspecteur en chef, chef du service des Achats depuis 1957, a mis son personnel en garde en termes imagés :

« C'est devenu un lieu commun de déclarer que l'ordinateur ne réfléchit pas; vous devez réfléchir pour lui et on l'oublie bien souvent.

» Vous avez à lui communiquer le fruit de vos réflexions, vous devez le lui communiquer dans un langage qui lui est propre sans jamais perdre de vue qu'un ordinateur est le contestataire linguisti-

que par excellence. Il ne connaît qu'une seule langue, la sienne et il n'en veut pas d'autre.

» Coquetterie suprême ou caprice, sa propre langue il ne prétend la comprendre que si on lui présente un message sous forme de « trous ».

» Sans trous dans son carton, il le refuse et dans sa colère aveugle il exprime son indignation en signes cabalistiques sur une série de feuilles de papier de 12 pouces, pliées une à une, que seuls quelques initiés parviennent à déchiffrer ».

A noter que les trous dans les cartons sont devenus depuis lors des signaux dans des bandes magnétiques, mais le principe n'a pas changé.

C'est à la veille de son départ en retraite, que M. De Moor a parachevé cette réorganisation du service des Achats.

Le personnel de T/Achats aura certainement à cœur de faire fructifier cet héritage.

Une collaboration étroite avec le centre d'information de l'Administration centrale était indispensable pour mener à bien l'automatisation des commandes.

ANNÉE DU FOLKLORE

Après l'année des châteaux et l'année des abbayes et des béguinages, le Commissariat général au tourisme organise, en 1974, en collaboration avec les fédérations touristiques, une année du folklore.

Sans vouloir en donner une définition scientifique, on peut considérer que le folklore constitue l'ensemble des us et coutumes, traditions, superstitions et préjugés des foules de tous les temps et de toutes les générations, y compris celles d'aujourd'hui.

Les traditions se perpétuent, entre autres, dans nos carnivals, dont certains ont acquis une célébrité mondiale, dans nos processions et cortèges historiques, dans nos joyeuses ducasses et kermesses, sans oublier nos géants débonnaires ou terrifiants.

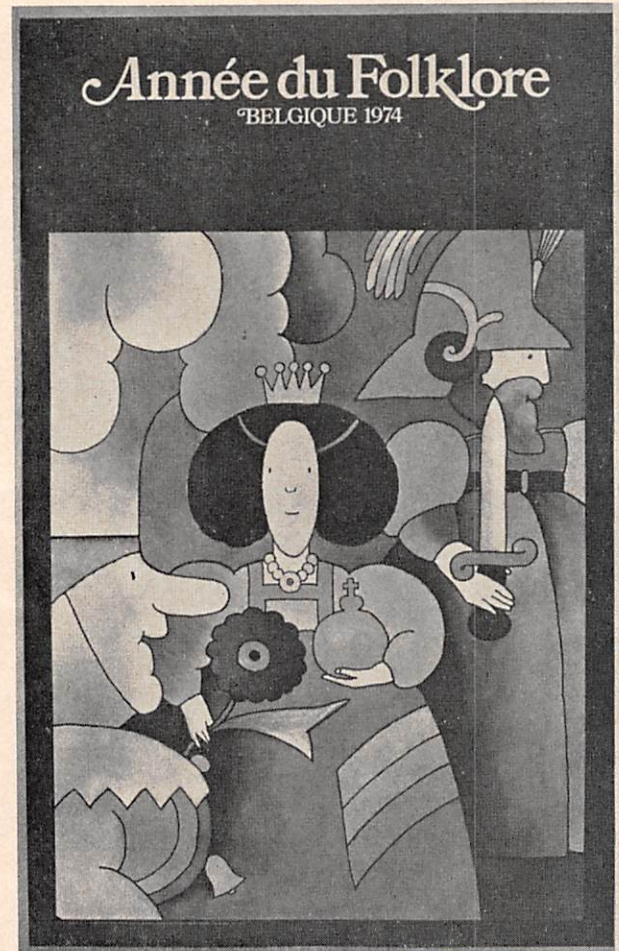
Toute l'âme d'un peuple se manifeste à travers ces fêtes populaires et ces cérémonies sereines qui ont lieu chaque année, depuis des temps immémoriaux, jusque dans les villages les plus reculés.

L'année du folklore 1974 est une occasion rêvée pour en faire une plus ample connaissance : empruntez le réseau vicinal qui vous permet de vous rendre dans les coins les plus éloignés de notre pays.

Si vous êtes amateur de cortèges et de spectacles colorés, si vous aimez vous mêler à des foules en fête et admirer des chars décorés et des groupes en tenues typiques, n'hésitez certainement pas; consultez les informations et le calendrier des manifestations folkloriques qui seront communiqués par la presse en temps opportun.

Et n'oubliez pas les musées folkloriques, car si les fêtes sont éphémères, les musées s'efforcent

d'en garder les échos et recèlent les témoins de notre passé.



(Photo C.G.T.).

QUE MANGEAIENT NOS GRANDS-PARENTS ?

« Rien de nouveau sous le soleil », disait le roi Salomon.

Nous y pensions, l'autre jour, en lisant l'extrait suivant d'un vieil illustré :

« La cause principale de toutes les maladies, » c'est la grande falsification des matières alimentaires, même les plus élémentaires. Le pain, le » beurre, la viande, les bières, les vins, les liqueurs, » tout est falsifié... »

Ces considérations sont toujours d'actualité, direz-vous. D'accord. Mais attention, ces phrases furent écrites en 1901, il y a donc 73 ans. C'est à peine croyable !

Mais, en fait, que mangeaient nos grands-parents ?

Pain

Jusqu'au siècle dernier, les céréales, surtout le seigle, ont occupé une place prépondérante dans l'alimentation.

Ce n'est que vers le milieu du XIXe siècle que le pain de froment est devenu d'usage courant.

Vers 1870, les moulins à cylindre remplacèrent, un peu partout, les petits moulins à meules et permirent un blutage donnant de la farine blanche.

Dans nombre de localités rurales, le boulanger n'est apparu qu'au cours des dernières décennies.

Auparavant, chaque ménage pétrissait et cuisait son pain lui-même.

Soupe, légumes et fruits

La soupe constituait le plat habituel des gens du peuple.

Les châtaignes tenaient aussi une bonne place dans l'alimentation des ruraux.

Quand la pomme de terre se fut répandue, elle devint le plat de résistance; on y ajoutait du chou, des carottes, des navets et des laitues.

Viande, charcuterie, volaille, poisson

La viande était un luxe. On n'en consommait que le dimanche : c'était le pot-au-feu dominical.

Les ruraux, cependant, consommaient le porc salé et les produits de la basse-cour.

Hareng et morue mis à part, dans les régions

maritimes on ne connaissait que les produits de la pêche locale.

Laitages

Le lait de vache était surtout réservé aux enfants et aux vieillards. Le beurre était considéré comme un produit de luxe.

Sucre

Ce n'est qu'en 1796 qu'on entreprit l'exploitation industrielle du sucre de betterave.

Il y a cent ans encore, produit de grand luxe, dans beaucoup de régions, le sucre était acheté par quart de livre et même par demi-quart. C'était le cadeau traditionnel pour les nouvelles accouchées et il servait de médicament en cas de maladie.

Vin

Rare et cher, il était réservé aux riches et aux malades.

Café

Il commença à se répandre après 1870 mais on n'en buvait que le dimanche. Depuis 1900, son usage s'est généralisé.

Chocolat

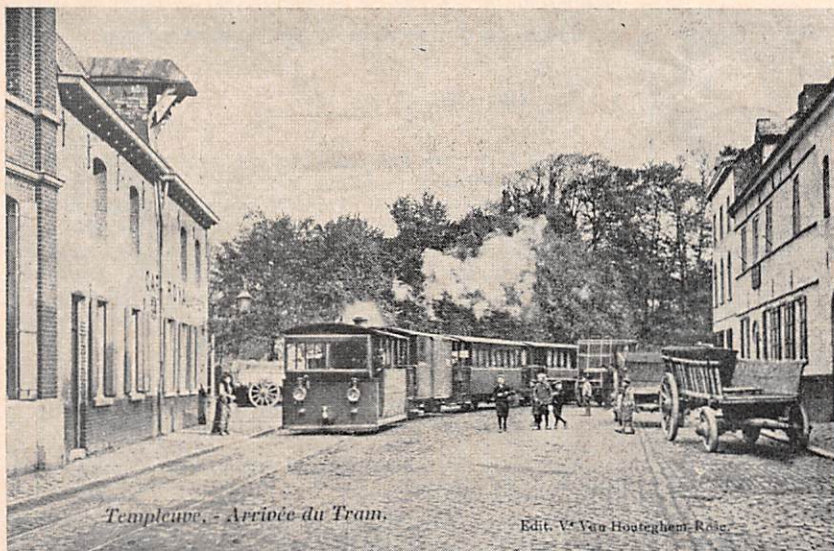
On ne le trouvait que chez les pharmaciens. Vers 1880, il fait son apparition chez les épiciers.

*
**

Cette alimentation simple d'autrefois a subi une évolution considérable. Les causes en sont nombreuses : moyens de transports et de communications plus faciles, ravitaillement plus large et plus aisé, relèvement du niveau de vie, mélange des classes sociales, grands moulins, viticulture, industries alimentaires, progrès technique en congélation, les conserves, les engrais artificiels etc.

Nous ne nous plaindrons pas de cette évolution, bien entendu. Mais l'exposé sommaire ci-dessus nous incitera à nous contenter s'il le fallait (et ce fut le cas au cours des deux dernières guerres), de mets un peu moins recherchés que ceux auxquels nous sommes actuellement habitués.

Et nous nous en porterions probablement beaucoup mieux !



Templeuve. - Arrivée du Tram.

Edit. V. Van Houteghem, Rele.

Un convoi vicinal à Templeuve, au temps de nos grands-parents.
(Collection P. Debacker).

NOS VAILLANTS PENSIONNÉS : LES NONAGÉNAIRES

Un grand nombre de nos pensionnés continuent à s'intéresser aux activités et à la vie de la Société nationale, dont ils ont été les fidèles serviteurs pendant tant d'années. Certains échos et réactions qui parviennent à la rédaction de « Nos Vicinaux » en témoignent.

Vous ignorez peut-être que, parmi nos retraités, il y a pas mal de nonagénaires qui sont nés avant même la constitution de la S.N.C.V.

Ces « anciens » ont vécu l'épopée des premières lignes ferrées vicinales et des locomotives à vapeur alors que la plupart d'entre nous ne la connaissent que par ouï-dire ou par la lecture.

Ils ont connu les locomotives à vapeur, les trams électriques, les autorails et automotrices, et ils ont vu naître, à l'approche de leur mise à la retraite, l'ère de l'autobus que nous vivons pour le moment.

Ils sont pensionnés depuis plus de 25 ans et leur doyen d'âge, qui sera prochainement centenaire, passera bientôt le cap des 35 ans de retraite.

Nous tenons à rendre ici hommage aux plus anciens serviteurs de la Société, sans oublier cependant les autres qui furent nos prédécesseurs à la tâche que nous poursuivons aujourd'hui.

Les noms de ces nonagénaires éveilleront bien des souvenirs auprès de beaucoup d'entre nous qui les ont connus comme chefs ou compagnons de travail.

Nous leur souhaitons, ainsi qu'à tous nos retraités en général, les joies et les satisfactions auxquelles ils peuvent aspirer.

Tableau d'honneur des nonagénaires au 28 février 1974

Allocataires C.A.M.

	Lieu d'habitation	Age
Deblir Léon	Grivegnée	92
Denis Joseph	Wépion	99
Devisser Guillaume	Bruxelles (Etterbeek)	93
Hubert Gustave	Ostende	92

Allocataires C.R.A.

Benoit Constant	Tournai	92
Berger Emile	Houdeng-Goegnies	94
Brone Julien	Paifve	97
Coucke Carolus	Ostende	92
De Pauw Kamiel	Bassevelde	92
Goovaerts Jan-Baptist	Bruxelles	93
Haegeman Désiré	Eeklo	91
Hollevoet Camille	Furnes	91
Janssens Petrus	Bruxelles (Molenb.-St-J.)	93
Joris Henri	Lamorteau	91
Lambrechts Léopold	Kessel-Lo	91
Lenaerts Renier	Bilzen	94
Lenoir Léonard	Ouffet	93
Liefoghe Frans	Furnes	92
Loddewijckx Fred	Meensel-Kiezegem	92
Meert Felix	Dilbeek	93
Moine Pierre	Bruxelles (Anderlecht)	91
Pluym Karel	Merkspas	95
Schoovaerts Hubert	Wespelaar	92
Van Audenaerde Valentin	Bruges (Dudzele)	94
Vanderhallen Frans	Maasmechelen	92
Van Outryve Jules	Courtrai	95
Wouters Jan	Stabroek	91

Les propos du chef TRAMBUS

TRAMBUS : Déjà là, un quart d'heure avant le départ !
Félicitations !

CONDUCTEUR AB : Je dois avouer que j'ai eu de la chance, ce matin; un ami m'a pris dans sa voiture en cours de route et m'a amené au dépôt.

T. : Oui, pour arriver à temps au travail, il faut tenir compte des embouteillages.

C. : Peut-être que je ne devrai plus m'en soucier bientôt. Ma femme me pousse à acheter une motocyclette ou même une petite voiture. Cette idée ne me déplaît pas.

T. : Vous pensez que vous aurez moins de soucis alors ? Ça dépend. Une voiture peut aussi causer des ennuis... En tout cas, sachez que la conduite d'un autobus vicinal ne vous donne pas encore le droit de rouler avec une voiture personnelle. Le certificat d'aptitude professionnelle qui vous a été délivré par la S.N.C.V., est uniquement valable pour la conduite des autobus de la S.N.C.V. ou des autobus verts de la S.N.C.B. pourvus d'un blason vicinal.

C. : J'y ai déjà pensé, chef. Je n'ai pas oublié que j'ai été formé pour la conduite des autobus de la S.N.C.V.

T. : Parfait ! Alors vous savez aussi que vous pouvez encourir des peines sévères si vous conduisez des autobus qui n'appartiennent pas à notre Société, à savoir un emprisonnement de huit jours à six mois et une amende de 15.000 F à 60.000 F (y compris les majorations légales en vigueur) ou une de ces peines seulement.

C. : Mais où puis-je obtenir un permis de conduire alors ?

T. : Les permis de conduire pour motocyclettes (A), pour véhicules automobiles ordinaires (B), pour camions (B ou C) et pour autobus ou cars (D) sont délivrés par l'administration communale, en conformité avec les prescriptions légales relatives à la licence d'apprentissage et au permis de conduire.

Il est donc interdit de produire le certificat d'aptitude délivré par nos écoles de conduite pour obtenir à la commune un permis de conduire D (autobus ou cars).

Le permis ne serait pas valable dans ce cas.

C. : C'est clair et net, chef.

T. : J'ai encore une nouvelle qui peut vous intéresser. Si vous avez réussi l'examen théorique (code de la route) dans une école de la Société, vous êtes exempté de l'examen théorique requis pour l'obtention d'un permis de conduire officiel, sur production de votre certificat d'aptitude professionnelle. En effet, en vertu d'une disposition légale « le conducteur est exempté de l'examen théorique s'il est titulaire d'un certificat d'aptitude professionnelle ».

C. : Eh bien, chef, cela facilitera les choses.

T. : Oui, mon ami, mais ne vous faites quand même pas trop d'illusions.

Et tâchez de rester un conducteur correct qui observe strictement le code de la route.

CAMPAGNE DE SÉCURITÉ

Au cours du mois de mai, la campagne de sécurité sera axée sur le thème « Mois sans accident ».

CERTES, VOUS POUVEZ TRAVAILLER UN MOIS SANS ACCIDENT.

Vous en êtes convaincu, n'est-ce pas ?

Bon ! Allons-y.

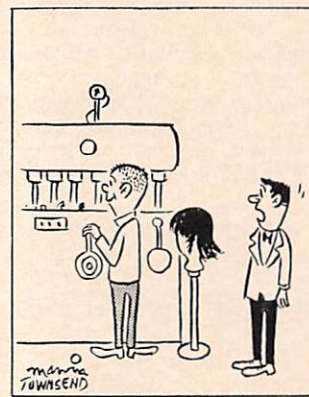
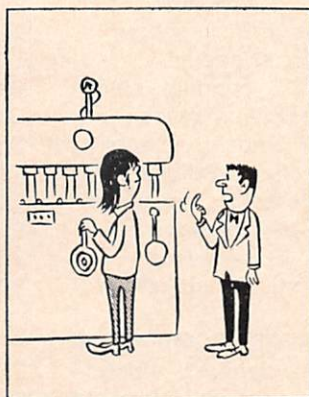
Nous nous y mettons tous.

MOIS DE MAI : MOIS SANS ACCIDENT DE TRAVAIL.

CONCOURS DE SÉCURITÉ INTER-GROUPES

Situation des équipes ayant dépassé 1.000 jours sans accident,
au 28 février 1974

	jours sans accident
LIEGE 10 (Personnel Eupen-Warzée)	4.412
BRABANT 21 (Atelier Cureghem)	4.109
NAMUR-LUXEMBOURG 4 (Atelier Andenne)	3.655
NAMUR-LUXEMBOURG 3 (Centres d'entretien et bâtiments) ...	2.961
BRABANT 17 (Mouvement Haacht)	1.974
ANVERS 3 (Mouv. Anvers - Hoogstraten - Mol - Turnhout (rés.))	1.882
LIMBOURG 1 (Atelier Hasselt)	1.591
BRABANT 10 (Mouvement et entretien Uccle - Overijse)	1.511
LIEGE 1 (Mouvement Liège St-Gilles)	1.230
NAMUR-LUXEMBOURG 6 (Mouvement Entre-Sambre-et-Meuse)	1.153
LIEGE 6 (Mouvement Bressoux - Rocourt - Wégimont)	1.063
FLANDRE OCCIDENTALE 1 (Mouvement Assebroek - Dixmude - Koekelare - Furnes - Zwevezele)	1.028



Les cheveux longs sont très dangereux près des machines (ANPAT).

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

Naissances

ANVERS

Marijke chez Verstappen Fr. (Turnhout)
Edward chez Boone L. (St-Job-in-'t-Goor)
Ilse chez Vervecken A. (Arendonk)
Linda chez Brants F. (Ranst)

FLANDRE ORIENTALE

Kristel chez Wierinck G. (Rupelmonde)
Martine chez Bruggeman W. (Belsele)
Sophie chez Van Goethem E. (Hamme)
Mike chez Matthijs M. (Alost)
Kris chez Vander Stoelen L. (St.-Nicolas)
Michaël chez Strobbe G. (Hansbeke)
Kristof chez Van Laeken J. (Wetteren)

HAINAUT

Sandra chez Polet L. (Strépy-Bracquegnies)
Angélique chez Cuypers A. (Souvret)
Angélique chez Thibaut F. (Charleroi)
Dany chez Van Hemelrijck R. (Obourg)
Sébastien chez Vignery R. (Jumet)
Sébastien chez Guillaume J.-M. (Marcinelle)
Olivier chez Cordier H. (Carnières)
David chez Depraetere L. (Châtelet)
Laurent chez Troch F. (Houdeng-Aimeries)

NAMUR-LUXEMBOURG

Nathalie chez Lizen D. (Miécret)
Sophie chez Collette A. (Ciney)
Nancy chez Malherbe J. (Hingeon)

LIEGE

Pascal chez Laval Chr. (Flémalle-Haute)
Benoît chez Soudon A. (Vottem)
Sabine chez Lebon G. (Romsée)
Sylvie chez Dekers M. (Alleur)

BRABANT

Francis chez Predom A. (Huizingen)
Pierre chez Leroy G. (Chastre-Villeroux)
Ann chez Willems R. (Roosdaal)
Sabina chez Jonckheere G. (Meerbeke)
Olivier chez Guilliams J. (Woluwe-St-Pierre)
Jeanne chez Serverius Cl. (Chastre-Villeroux)
Mark chez Van Ossel J. (N.-o.-Heembeek)

LIMBOURG

An chez Cosemans R. (Diepenbeek)
Maddy chez Franssen J. (Veerle)
Koen chez Swinnen J. (Kuringen)
Fabrizio chez Vigo V. (Neeroeteren)
Dimitri chez Wolfs A. (Kuringen)

FLANDRE OCCIDENTALE

Wibe chez Dewulf R. (Ostende)
Wim chez Vandamme N. (Geluwe)
Rebecca chez Gunst E. (Ostende)
Cindy chez Debruyne G. (Nieupoort)

Mariages

ADMINISTRATION CENTRALE

Mlle De Sulter A. a épousé Van den Bosshe M.

ANVERS

Verdeyen J. a épousé Mlle Van de Zande A.

FLANDRE ORIENTALE

Hondeghem G. a épousé Mlle Verdeyen M.
Verstraete G. a épousé Mlle Vandewoestyne A.

HAINAUT

Durant J.-P. a épousé Mlle Martin M.-L.

LIEGE

Yerna M. a épousé Mlle Cambien E.

BRABANT

Smets J. a épousé Mlle De Maertelaere A.

FLANDRE OCCIDENTALE

Quintens J. a épousé Mlle Platteuw B.
Meesschaert R. a épousé Mlle Baert M.

Agents des groupes mis à la pension

Mois de janvier et février 1974

Années de
service

ANVERS

Lenaerts L., ouvrier qualifié 46

Nuyens F., ouvr. qual. 1e cl. 45
Peiremans F., receveur 30
Van Halewijck M., cond.-rec. AB 44

HAINAUT

Delmotte R., brigadier 40
Lefebvre G., cond. élect. 45
Remacle F., receveur 44
Van Ascot A., cond. élect. 42
Mahieu V., ouvr. semi-qual. 16
Sclavons V., rédacteur 43
Dufour L., rédacteur 35
Laurent F., ouvr. qual. 46

NAMUR-LUXEMBOURG

Depas A., ouvr. qual. 1e cl. 33

LIEGE

Frankenne E., ouvr. qual. 1e cl. 29
Rouha L., ouvrier qualifié 25
Denis C., cond.-rec. AB 35
Thuillet J., cond.-rec. AB 34

BRABANT

Papelières V., ouvr. semi-qual. 44
Stas P., conduct. élect. 44
Van Buggenhout J., cond.-rec. él. 40
Vandendaele Ch., cond. élect. 33
Saerens L., cond.-rec. él. 42
Faems C., ouvrier d'élite 43

LIMBOURG

Bervoets C., piocheur 32
Gerets J., contrôleur 44
Hauben H., ouvrier d'élite 51
Smets H., inspect. techn. 49

FLANDRE OCCIDENTALE

Maes J., conduct.-recev. AB 37
Lambert A., conducteur AB 27
Kimpé C., ouvr. qual. 1e cl. 35
Cappelle A., conduct.-rec. AB 32
Bauden M., chef piocheur 45

Nécrologie

« Nos Vicinaux » présente ses
condoléances et l'assurance de
toute sa sympathie aux familles en
deuil.

AGENTS EN SERVICE

Age

HAINAUT

Gallant V., cond. élect. 60
Gravez R., cond. élect. 55

NAMUR-LUXEMBOURG

Bigaré H., ouvrier d'élite 50

BRABANT

Beesemans J., rédacteur 63

ALLOCATAIRES

C.A.M. - C.R.A. - C.R.I. - C.A.S.

ADMINISTRATION CENTRALE

Blétard G., s-chef de bureau 89
Gaffarel L., rédact. principal 84
Pepin A., inspect. techn. ppl 92

ANVERS

Bax A., conduct. élect. 71
Hendrickx L., brigadier 67
Gommers L., receveur 69
De Clerck J., piocheur 92
Jennen F., piocheur 75
Peeters E., conduct. élect. 70
Van Kerckhoven L., receveur 76
Van Bergen J., ouvrier d'élite 58

FLANDRE ORIENTALE

Goossens J., chef piocheur 74
De Porre M., conduct. AR 80
Demoen M., commis 2e cl. 73

HAINAUT

Thauvoye A., ouvr. qual. 1e cl. 71
Gusbin F., receveur 82
Delattre A., piocheur 84
Midelaire H., ouvr. qual. 1e cl. 78
Jurion R., receveur 68
De Meyer C., conduct. élect. 71
Falise C., conduct. élect. 68
Praet J., piocheur 75
Lepage M., freineur 83

NAMUR-LUXEMBOURG

Lizen F., chef piocheur 81
Lecart J., chef receveur 74

LIEGE

Boulangier E., machiniste 68
Ramakers A., conducteur AB 63
Destokay G., piocheur 77
Claes J., conducteur AB 60
Steens M., machiniste 76
Neven J., ouvr. qual. 1e cl. 70

BRABANT

Goossens J.-B., piocheur 75
D'Haen F., brigadier 70
Fontaine G., conduct. élect. 86
Varvennes S., receveur 69
Van den Eynde F., o. qual 1e cl. 82
Hombroeckx J.-B., machiniste 79
Van Casteren R., nettoyeur 61
Smets J.-B., receveur 62
Leemans E., receveur 78
Schoovaerts F., chauffeur 87

FLANDRE OCCIDENTALE

Pottier A., conduct. élect. 75
Wybo J., conduct. recev. AB 76
Saelens C., chef station 1e cl. 78

Administration Centrale

M. R. De Moor, inspecteur en chef, est parti en retraite

M. De Moor entra au service de la Société, comme ingénieur technicien, le 1er août 1930.

Après un stage à Audenarde, il devint chef de l'atelier de Dixmude, en janvier 1931. Le 1er avril 1936, il fut affecté à l'atelier de Destelbergen et chargé de la direction du service de l'entretien du matériel roulant de la Flandre Orientale.



A partir de 1937, les activités de cet atelier prirent une grande extension et les responsabilités de M. De Moor ne cessèrent d'augmenter. On y concentra, en effet, la « grande » réparation des moteurs Diesel de l'ensemble du réseau et, ultérieurement, la fabrication de pièces de rechange, à l'échelon national.

Au cours de la deuxième guerre mondiale, des prouesses d'ingéniosité durent être accomplies pour maintenir les moteurs en état de fonctionnement et, pendant cette période, M. De Moor créa, entre autres, un laboratoire pour l'analyse de graisses, d'huiles, de carburants et de matériaux non ferreux.

Le 1er janvier 1951, il fut nommé inspecteur technique, et il entama, en juin 1955, une étude relative à la restructuration de nos ateliers en fonction de la reconversion de notre réseau ferré.

Promu inspecteur en chef (a.r.) le 1er juin 1956, M. De Moor fut désigné pour prendre en main le service des Achats à l'Administration centrale, où sous son impulsion, de nouvelles méthodes de travail furent introduites et la centralisation des achats pour les pièces et les matériaux nécessaires à l'activité de la Société nationale réalisée.

Le 1er janvier 1969, il fut également chargé de la gestion des stocks et nommé inspecteur principal (n.r.).

Sa nomination comme inspecteur en chef (n.r.), à titre personnel, le 1er janvier 1972, couronna sa remarquable carrière, au terme de laquelle il mit encore au point « l'automatisation des commandes », en étroite collaboration avec le service de l'Informatique, et la réorganisation du service des Achats. Travailleur acharné depuis son jeune âge, il le resta jusqu'à ses derniers jours de service.

M. De Moor servit la Société d'une façon exemplaire pendant plus de 43 ans et fit constamment preuve de hautes qualités professionnelles. Il mena à bien les différentes missions qui lui furent confiées et les marqua de sa forte personnalité.

Tous nos vœux l'accompagnent dans les merveilleux périples qu'il s'est promis d'effectuer à travers le monde et nous lui souhaitons également de profiter des loisirs qui lui seront donnés pour satisfaire au mieux ses aspirations de mélomane.

M. J. Vander Bruggen est à la retraite

C'est le 14 juin 1935 qu'il entra en service au Groupe du Brabant (secteur de Bruxelles), où il fut nommé contrôleur le 1er janvier 1943. Après la réussite de l'examen requis, il fut promu contrôleur d'exploitation à l'Administration centrale, le 1er octobre 1947.

Pendant la guerre 1940-1945, la résistance trouva en lui un membre actif, ce qui lui valut de nombreuses décorations. A la libération, il devint président-fondateur de « l'Amicale des résistants et combattants de la S.N.C.V. » (Brabant, Namur-Luxembourg et Liège) et il présida toujours cette association qui ne cesse de déployer des activités humanitaires.

Il nous quitta au mois de janvier, après avoir parcouru, durant plus de 25 ans, toutes les lignes vicinales de la partie francophone du pays.



Nous souhaitons à cet ardent patriote et collègue dévoué de tout cœur une longue et heureuse retraite.

Sont entrés en service : M. Queriat, rédacteur-opérateur-méc. de 1ère cl., et Mlle Van Aerschot Y., poinçonneuse, à la direction IG, ainsi que M. Pilet et Mlle Bastogne, affectés respectivement aux directions T et E.

Anvers

M. J. Meekers, commis, transféré du Groupe du Limbourg, a débuté à la Comptabilité le 1-1-1974.

Flandre Orientale

M. L. D'Hondt, sous-chef de bureau, venu de l'Administration centrale, a été accueilli au service du Mouvement du Groupe.

Hainaut

Mise à la retraite

de M. Claeys, chef de la sécurité

Les chefs des différents services du Groupe, ainsi que le personnel du Bureau central de Mons, se sont réunis le vendredi 28 décembre dernier pour manifester leur sympathie à M. Claeys, chef de la sécurité, à l'occasion de sa mise à la retraite.

C'est en 1933 qu'il entra au service des Voies, où son père et son frère l'avaient précédé.



Ses qualités exceptionnelles le firent rapidement remarquer et il devint successivement surveillant, chef des Voies et chef de service de 2e classe.

Sa conscience professionnelle, sa connaissance profonde des mentalités et sa préoccupation constante de la sécurité au travail contribuèrent à sa désignation comme chef de la sécurité le 1er janvier 1961. Dans cette fonction difficile, M. Claeys n'a cessé de rendre les plus grands services et d'exercer une grande influence sur tout le personnel.

Nous lui souhaitons une longue et heureuse retraite.

Le 1-1-1974, M. R. Durenne, commis, est entré en service à la Comptabilité.

Limbourg

M. H. Smets, inspecteur technique, a pris sa retraite

Après une belle carrière de 49 ans et 4 mois, M. H. Smets a pris sa retraite le 29-12-1973.

Il fut embauché le 18-8-1924 à l'atelier de Hasselt et y resta toujours affecté.

Faisant preuve d'une vive intelligence et d'un don inné de la technique, se perfectionnant sans cesse par l'étude et la pratique journalière, il acquit la confiance de la direction qui le nomma chef d'atelier le 1-1-1941. Il fut promu successivement chef d'atelier de 1ère cl. (1-1-1946), chef de service (1-1-1956), chef de service de 1ère cl. (1-1-1959) et, enfin, inspecteur technique (1-4-1968).



M. Smets a connu toute l'évolution des moyens de transport vicinaux (tram à vapeur - autorail - tram électrique - autobus). Il fit partie, à de nombreuses reprises, des comités d'étude de l'Administration centrale. Ses connaissances techniques et son expérience furent souvent remarquées. Des écoles techniques du Limbourg firent aussi régulièrement appel à lui pour siéger dans des jurys d'examen.

Depuis l'instauration du Service de la sécurité, il fut membre du sous-comité des ateliers du Limbourg et prit de nombreuses initiatives pour assurer la sécurité des agents d'atelier.

M. Smets était apprécié aussi bien par ses «hommes» que par ses chefs. Certes, il exigeait du travail bien fait, mais il était compréhensif et social, et partageait la vie du personnel. Il était d'ailleurs cofondateur du cercle «St-Eloy» et un des principaux promoteurs de la fête annuelle de ce cercle.

«Nos Vicinaux» souhaite à M. Smets et à son épouse un heureux «troisième âge» parmi leurs enfants et petits-enfants.

Mise à la retraite de M. L. Gerets, contrôleur

Le 27 décembre dernier, M. L. Gerets atteignait l'âge de la retraite, après plus de 44 années de service.

Il entra à la Société le 10-10-1929 comme receveur, fut nommé chef-re-

ceveur le 1-1-1946 et promu contrôleur le 1-1-1959.



M. Gerets fut toujours affecté au dépôt de Lanaken où il s'acquitta de sa tâche avec une conscience parfaite et où il était connu comme un homme calme et posé.

«Nos Vicinaux» souhaite à M. Gerets de nombreuses années de bonheur, en compagnie de son épouse.

APRES 50 ANS DE SERVICE

Le départ en retraite de M. Hauben, ouvrier d'élite

Le 14 décembre dernier, M. H. Hauben atteignait l'âge de 65 ans.

Il avait 50 ans, dix mois et quatorze jours de service; c'est un des derniers agents à avoir pu faire une carrière d'une durée aussi longue.

Il débuta comme apprenti à l'atelier de Hasselt, le 1-2-1923.



Le 1-1-1928, il passa au service du mouvement et y fut occupé comme chauffeur jusqu'au 14-9-1931, date à laquelle il retourna à l'atelier en qualité d'ajusteur.

Promu ouvrier d'élite, le 1-9-1946, il fut affecté, ces dernières années, à la section «moteurs».

«Nos Vicinaux» félicite vivement M. Hauben pour sa carrière exceptionnellement longue et lui souhaite, ainsi qu'à son épouse, de jouir d'une retraite heureuse pendant de nombreuses années.

Flandre Occidentale

Bienvenue à Mlle K. Avet, dactylographe, et à M. R. Cracco, commis, qui ont été engagés le 16-1-1974.

LE PRIX « DIRECTEUR GENERAL HOENS »

Le Comité de direction des maisons de vacances de la S.N.C.V. a procédé, au cours de sa séance du 15 janvier 1974, à la désignation des lauréats du concours de dessin organisé, chaque saison, à «Zonnebloem» et à «Annette et Lubin».

Nous félicitons de tout cœur les lauréats.

Zonnebloem :

- Els Schrauwen, fille de l'agent Henri Schrauwen, de l'atelier de Merksem, pour un dessin colorié;
- Eric Claessens, fils de l'agent Emiel Claessens, du dépôt de Turnhout, pour un dessin au crayon noir.

Annette et Lubin :

- Renilde Verschueren, fille de l'agent Pieter Verschueren, de l'atelier de Merksem, pour un dessin colorié;
- Eddy Dubois, fils de l'agent Alfons Dubois, de l'atelier de Cureghem, pour un dessin au crayon noir.

Un prix exceptionnel a été attribué au jeune pensionnaire de «Zonnebloem», Luc De Mayer, fils de l'agent Petrus De Mayer, du dépôt de Hamme, pour un dessin colorié présentant des qualités particulières.

Nous profitons de l'occasion pour rappeler que les conditions de participation au concours de dessin sont communiquées sur place.

Bonne chance pour le prochain concours !

SEJOUR GRATUIT DANS NOS MAISONS DE VACANCES POUR LES PENSIONNES AYANT CELEBRE LEURS NOCES D'OR

Le Comité de direction des maisons de vacances de la S.N.C.V., réuni le 15 janvier dernier, a pris une décision qui réjouira nos pensionnés.

En effet, un séjour gratuit d'une semaine dans une de nos maisons de vacances sera accordé aux ménages d'allocataires C.R.A., mariés depuis 50 ans au moins à la date du 1er janvier 1974.

Ce séjour devra avoir lieu en dehors des mois de juillet et d'août; il comporte la pension complète à «Zonnebloem» ou à «Annette et Lubin».

C'est assurément une bonne nouvelle pour les époux jubilaires.

Les demandes sont à adresser au Service social de la S.N.C.V., rue de la Science 14, 1040 Bruxelles, et doivent mentionner la maison de vacances choisie et la période de séjour souhaitée.

LES LONGUES CARRIERES



J. Michielsens
a débuté le 9-11-1927 et a été mis à la pension comme receveur à Rumst.



H. Cox
a débuté le 1-8-1926 et a été mis à la pension comme chef piocheur à Liège.



A. Cloots
a débuté le 21-7-1930 comme receveur; il est devenu ultérieurement permanent syndical.



J. Gyles
a débuté le 5-9-1929 et a été mis à la pension comme brigadier à Merksem.



Ch. Rosseel
a débuté le 28-5-1930 et a été mis à la pension comme conducteur-receveur AB à Ostende.



P. Van Buggenhout
a débuté le 27-5-1935 et a été mis à la pension comme receveur à Wemmel.



R. Delmotte
est entré en service le 2-12-1933; il a été mis à la pension comme brigadier à Anderlues.



A. Van Ascot
est entré en service le 9-3-1932; il a été mis à la pension comme conducteur électrique à Charleroi.



M. Van Halewijk
est entré en service le 19-8-1929; il a été mis à la pension comme conducteur-receveur AB à Malines.



L. Lenaerts
est entré en service le 10-4-1928; il a été mis à la pension comme ouvrier qualifié à Anvers.



G. Lefebvre
est entré en service le 31-8-1928; il a été mis à la pension comme conducteur électrique à Mons.



P. Stas
est entré en service le 8-2-1930; il a été mis à la pension comme conducteur électrique à Anderlecht.

Actes de probité

Les agents dont les noms suivent, ont remis à leur chef de dépôt des sommes d'argent ou des objets trouvés au cours de leur service.

ANVERS

Dépôt de Tjalkstraat : Elst G. (1.800 F), Pirard G. (sac à main + 3.750 F + montre + papiers).

Dépôt de Turnhout : Nuyts J. (1.400 F), Luyckx J. (790 F).

Dépôt de Broechem : De Busser J. (montre-bracelet).

FLANDRE ORIENTALE

Dépôt de Destelbergen : Nimmegeers A. (720 F).

Dépôt de Hamme : De Mayer P. (7.000 F).

HAINAUT

Dépôt de La Louvière : Bottemanne L. (portefeuille + 8.500 F + documents importants).

Dépôt de Tournai : Geets J. (portefeuille + 1.040 F), Noullez M. (portefeuille + 807 F), Selvais A. (portefeuille + 549 F), Cardon J.-P. (portefeuille + 710 F + 10 F Fr.).

NAMUR-LUXEMBOURG

Dépôt de Namur : Hucorne F. (1.000 F), Hubaux R. (montre de dame + 500 F), Verwimp A. (727 F).

Dépôt de Florenville : Camus M. (sac à main de dame contenant des objets de valeur).

Dépôt de Dinant : Damilot T. (2.450 F).
Dépôt d'Ermeton : Gérard J. (2.970 F).
Dépôt d'Andenne : Hembienne A. (chèque de 1.000 F et divers objets).

LIEGE

Dépôt de Bassenge : Reggers P. (1.220 F).

Dépôt d'Eupen : Simon A. (570 F).
Dépôt d'Omali : Hennuy D. (966 F), Léon G. (1.600 F).

BRABANT

Dépôt d'Evere : Van Kalck C. (chèque de 244 dollars).

Dépôt de Louvain : De Leener A. (sac à main + 157 F et portefeuille + 1.004 F).

Dépôt de Tielst : Coomans M. (sac à main + 757 F).

LIMBOURG

Dépôt de Maaseik : Beesmans F. (529 F), Vanham G. (501 F).

Dépôt de Genk : Gielen R. (1.140 F).

Dépôt de Tessenderlo : Wouters L. (4.000 F + carnet de chèques), Moens A. (800 F).

Dépôt de Tongres : Croughs J. (montre-bracelet).

FLANDRE OCCIDENTALE

Dépôt d'Assebroek : Vandecasteele M. (portefeuille + 690 F), Sys A. (portefeuille + 698 F).

Dépôt de Dixmude : Asseman D. (sac à main + porte-monnaie + 370 F).

Dépôt de Courtrai : Achou A. (porte-monnaie + 4.460 F), Vandamme N. (montre), Verbeke W. (sac de dame + 870 F).

Dépôt d'Ostende : Vercamer G. (portefeuille + 2.450 F), Pierloot A. (portefeuille + 560 F), Dieryckx A. (portefeuille + 581 F), Pieters Th. (sac + 840 F).

Dépôt de Knokke : Vandenberghe R. (portefeuille + 620 F).

Dépôt de La Panne : Bonje F. (serviette + portefeuille + 268 F).

NOS VICINAUX

Bulletin bimestriel d'information pour le personnel de la S.N.C.V.

Rédaction : rue de la Science 14, 1040 Bruxelles

Téléphone : 11.59.90 — Ext. : 335 — C.C.P. 32.27

Editeur responsable : L. Vanderfaellie, rue de la Science 14, 1040 Bruxelles

BUTS D'EXCURSION

LE TRAM DES GROTTES DE HAN

A l'âge de la pierre, les hommes connaissaient déjà les grottes de Han; ils ne s'y rendaient certainement pas pour admirer les beautés indescriptibles de ces palais de cristaux, mais pour s'y cacher et y enterrer leurs morts.

De tous temps, des hors-la-loi et des « maquisards » y trouvèrent refuge, aussi bien à l'âge du bronze et à l'âge du fer qu'à l'époque romaine, sous la domination espagnole et, en dernier lieu, au cours de la deuxième guerre mondiale.

L'abbé de Feller fut le premier à y consacrer une étude, en 1771; il cherchait essentiellement à en faire connaître les beautés dans de plus larges milieux. En 1822, l'Académie des Sciences et des Beaux-Arts commença à s'intéresser aux grottes et chargea deux savants, à savoir Kicks et Quetelet, de les explorer. Depuis lors, les grottes furent régulièrement fouillées et de nouvelles salles furent découvertes, notamment en 1963 et en 1964.

Ce que la nature a façonné là pendant des milliers d'années, ressemble à un merveilleux travail de l'un ou l'autre orfèvre débordant de fantaisie. Toutes ces salles aux noms poétiques et pittoresques ne cessent de ravir le visiteur.



Un autorail avec baladeuses, devant l'entrée des grottes de Han.

La nature y a incontestablement créé un chef-d'œuvre de patience. Qui en douterait quand on sait qu'il faut 2 à 3 ans pour faire croître les stalagmites et les stalactites de 1 mm.

Le tram, qui conduit du village à l'entrée des grottes, suit un chemin très pittoresque. Le convoi est composé, comme au temps jadis, d'un autorail et de baladeuses. Il circule du 7 avril au 15 octobre inclus; il y a

17 départs, toutes les demi-heures, à partir de 9 h. Sur présentation de la carte de service personnelle et de la carte de service de famille de la S.N.C.V., le voyage est gratuit.

Des renseignements complémentaires peuvent être obtenus à l'adresse suivante : S.A. pour l'Exploitation du chemin de fer vicinal des Grottes de Han, 5171 Rivière.

LE MUSÉE DU TRAM DE SCHEPDAAL

La saison 1973 a connu le plus grand nombre de visiteurs depuis l'ouverture du musée en 1962. On en dénombra 11.643, ce qui porte le nombre total de visiteurs, depuis l'origine, à 76.816.

Cette progression est loin d'être inexplicable; en effet, on se rend compte, un peu partout, que le tram a beaucoup contribué au rapprochement des villes et des villages, au développement du commerce et de l'industrie, au progrès social et à l'extension du tourisme et de la culture.

On estimait, il n'y a pas si longtemps, que les trams étaient très encombrants pour la « circulation », c'est-à-dire pour les voitures automobiles. Les lignes de tram furent remplacées par des services d'autobus : on comptait que l'autobus n'entraverait pas la circulation automobile.

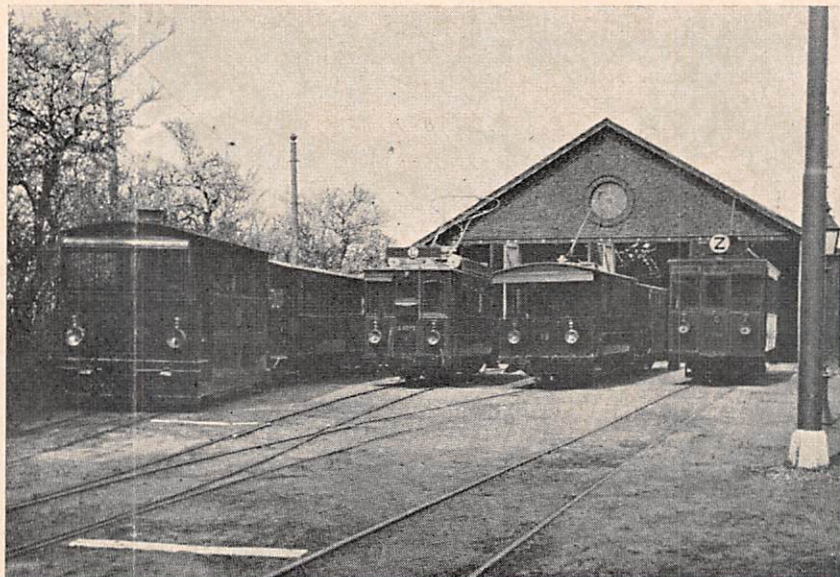
Depuis l'actualisation des problèmes de l'environnement on en vient à d'autres idées. La population commence à admettre que les transports en commun, et non le transport privé, doivent avoir la priorité absolue dans les villes. De ce fait, la théorie selon laquelle il faut rendre sans cesse les villes accessibles à un plus grand nombre d'automobiles, trouve de moins en moins d'adeptes.

Le musée du tram a enrichi sa collection de deux pièces importantes, à savoir l'automotrice-tracteur 10020 de la S.N.C.V. - Ostende et l'autorail-tracteur ART 300; ce dernier tracteur reprend sa place parmi les vétérans, après avoir été remis en circulation pour le service des Voies et Travaux de la S.N.C.V.

Au cours de la présente saison, les

visiteurs pourront se procurer un catalogue en couleurs et deux autocollants représentatifs.

Le musée est ouvert depuis Pâques jusqu'au 31 octobre, tous les samedis, dimanches et jours fériés, de 14 h à 18 h. Le prix d'entrée est de 15 F, mais de nombreuses réductions sont prévues. L'entrée est gratuite pour les agents et les pensionnés de la S.N.C.V.



Quelques « ancêtres » devant les remises de Schepdaal.

AVEC LE T.T.A. DANS LA VALLÉE DE L' AISNE

On s'intéresse de plus en plus aujourd'hui aux trams et aux lignes de tram, alors qu'ils ont disparu pour la plupart en raison de leur exploitation déficitaire.

Ce passé peut toutefois être retrouvé sur quelques lignes, telle celle du Tramway touristique de l'Aisne, qui permet, en outre, de parcourir, d'une manière inaccoutumée, des régions touristiques très intéressantes.

Dans la vallée de l'Aisne, l'ancienne ligne vicinale a pu être remise en état grâce aux efforts bénévoles de nombreux amateurs de trams et avec le concours de la S.N.C.V. Un voyage dans un de ces petits trains de jadis, avec une locomotive à vapeur, un autorail ou des baladeuses, est vraiment passionnant. On découvre, à la manière de nos grands-parents, les charmes envoûtants de cette attachante vallée de l'Aisne.

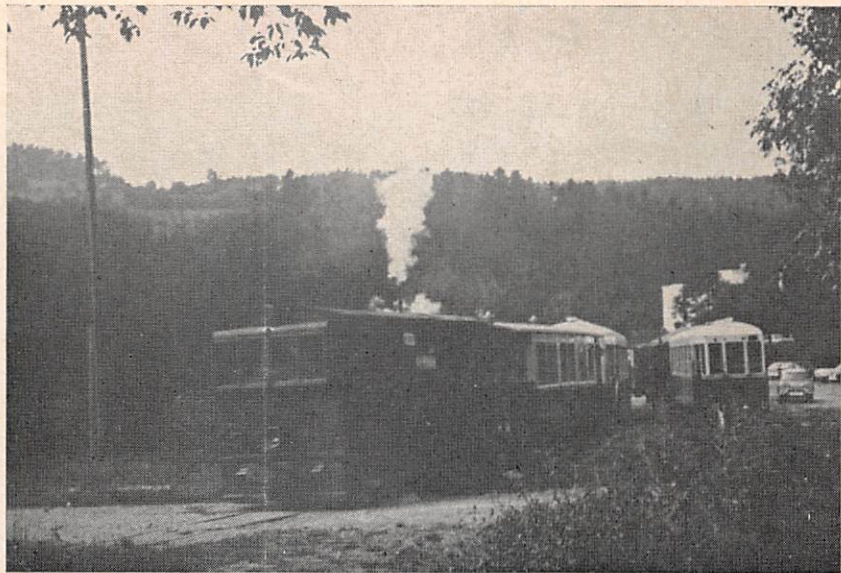
Il y a des endroits ravissants, à commencer par Erezée, point de départ de la ligne, un centre de vacances tranquille, situé pittoresquement, en terrain accidenté, au milieu de forêts étendues; diverses promenades y ont été aménagées. Le T.T.A. nous conduit aussi au hameau de Blier, où un château rustique du XVIIe siècle, avec tours carrées, et un château moderne, avec tours rondes, attirent l'attention; viennent ensuite Amonines, Forge-à-la-Plez et Bergister (Dochamps). A Dochamps, que certains livres de géographie situent « dans une région montagneuse et isolée des Hautes Ardennes », on trouve une belle église baroque (patrons : Saints Pierre et Paul, construite en 1644, détruite lors de l'offensive von Rundstedt, mais bien restaurée en 1957) et une grande ferme de 1566, avec un vieil ameublement de toute beauté.

Le tram circule, en 1974 :

- les samedis, du 13 avril au 26 octobre,
- les dimanches et jours fériés, du 21 avril au 27 octobre,
- tous les jours, pendant la période du 1er juillet au 30 août.

Un tram-restaurant peut être mis en service à condition d'être commandé au moins quinze jours à l'avance, et pour un groupe d'au moins 20 participants.

Pour renseignements, prix et réservations, il y a lieu de s'adresser au : « Tramway touristique de l'Aisne », rue Aug. Lambiotte, 79, 1030 Bruxelles.



Deux convois du T.T.A. dans un site pittoresque, au pont d'Erezée.

(Photo E. Debacker)

« LI TRIMBLEU » DANS LE PAYS DE HERVE

Le tram touristique « Li Trimbleu » vous conduit, par monts et par vaux, à travers le beau pays de Herve et ses villages agricoles typiques.

Le voyage, d'une durée de 1 h 20 environ, commence à Trembleur et passe par les localités de Dalhem, Mortroux et Warsage (terminus). A Dalhem, au confluent de la Bolland et de la Berwinne, se trouvent les ruines d'un château fort avec deux grosses tours, déjà mentionné en 1105 et canonné en 1648, ainsi que le château de Cronwez de Sart.

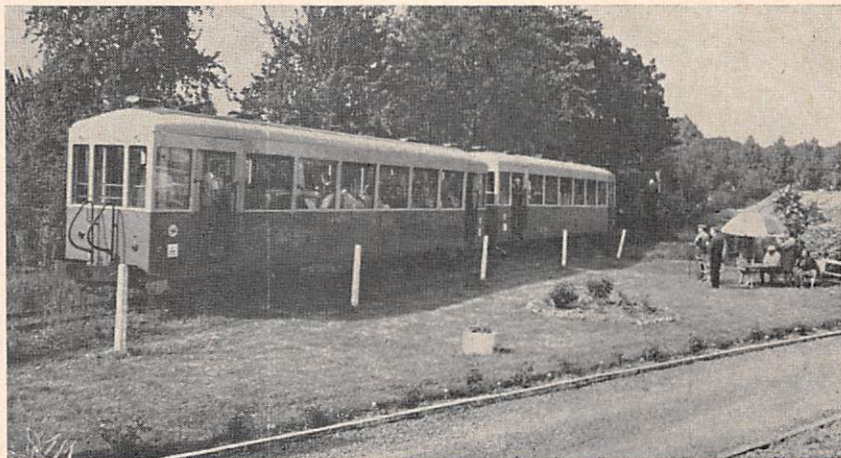
A Mortroux, l'église locale possède de belles boiseries des styles renaissance liégeoise, rococo et baroque, et un jubé de style baroque. Warsage, un village agricole situé au milieu de gras pâturages, s'enorgueillit de l'église St-Pierre, avec sa grosse tour

romane, sa nef du 12e siècle et un chœur du 14e siècle.

« Li Trimbleu » (du nom wallon de Trembleur) permet de voir de nombreuses curiosités et de beaux paysages. Le tram circule du samedi 13 avril à fin septembre, à raison de 6 voyages (aller-retour) les dimanches et jours fériés et, de 3 voyages (aller-retour) les samedis. Un aller-retour Trembleur - Warsage coûte 90 F, un aller-retour Trembleur - Mortroux ou Mortroux - Warsage revient à 45 F et pour les voyages d'arrêt à arrêt le prix est de 15 F.

Les enfants de 6 à 12 ans obtiennent 50 p.c. de réduction et les groupes bénéficient de conditions spéciales.

Pour tous renseignements, il y a lieu de s'adresser à : Li Trimbleu, rue Lambert Marlet, 3, 4570 Trembleur.



« Li Trimbleu », composé d'un locotracteur et de deux anciennes remorques vicinales.

LA « BELLE ÉPOQUE » À LA CÔTE



La vie balnéaire est, en fait, très ancienne. Au temps des Romains, la grande station balnéaire de Baïes, près de Naples, fut en vogue durant cinq siècles, mais la vie balnéaire y fut mise au ban ultérieurement.

Ensuite, il a fallu des siècles pour avoir de nouveau le droit de se baigner en mer.

Au moyen âge, à un moment où les maisons de bains étaient considérées comme des lieux de débauche, certains s'aventurèrent à prendre des bains de mer.

En 1410, une ordonnance de police du magistrat de Blankenberge voulut y mettre de l'ordre; elle stipulait qu'il était interdit de se baigner en mer les dimanches et jours fériés. Il faut savoir qu'on se baignait en costume... d'Adam (d'Eve) à cette époque.

En 1750 encore, l'évêque de Bruges s'offusqua de la conduite scandaleuse dont certains se rendaient coupables à la mer. Pendant les mois d'été, des groupes de Brugeois se rendaient à la mer en diligence. Les aubergistes le long de la route et ceux de Blankenberge faisaient de bonnes affaires, car on s'arrêtait souvent pour manger du poisson frais ou des moules, et pour boire de la bière. Le temps passe, mais les hommes ne changent pas.

Vers la même époque, la population de la puissante Albion se rendit compte que la mer n'était pas seulement faite pour l'isoler du reste du monde, pour les batailles et pour la navigation, mais qu'elle pouvait constituer également une bonne thérapeutique dans certains cas.

C'est à Scarborough que débuta le triomphe du bain de mer. Les gens auxquels on prescrivait des cures, burent l'eau de mer mais s'y baignèrent aussi. Ce n'était certainement pas un plaisir: il fallait prendre le bain de préférence très tôt le matin quand il faisait si froid que « les pores étaient fermés ».

La vie balnéaire progressa à grands pas quand les médecins commencèrent à prescrire les cures d'eau de mer. Ostende était une ville balnéaire déjà avant l'ère napoléonienne. On y avait suivi l'exemple des stations balnéaires du nord de la France, que les Anglais commencèrent à fréquenter vers 1750, parce que les bains mixtes étaient strictement interdits dans leur pays.

C'est dans la deuxième moitié du XIXe siècle que le « tourisme balnéaire » prit son grand essor. Les villes prospéraient et les chemins de fer se multipliaient.

La plupart des cités balnéaires sont nées, pour ainsi dire, de la valeur des chaudières des trains et des bateaux. Le célèbre Thomas COOK commença sa carrière, en 1841, en organisant des voyages en groupe, par train, entre Londres et Brighton (plage).

L'histoire de nos propres stations balnéaires montre d'une façon éclatante que la prospérité des cités balnéaires est due pour une grande part à la multiplication des moyens de transport. Entre 1770 et 1780, Ostende prospérait déjà, grâce aux séjours des Anglais principalement, mais c'est la construction du chemin de fer Bruxelles - Gand - Bruges - Ostende, en 1838, qui assura son plein épanouissement. Blankenberge aussi évolua quand le chemin de fer Bruges - Blankenberge fut construit. Ensuite Heist et Knokke se développèrent.

En 1885 et 1886, notre ligne de tram Ostende - Nieuport - Furnes fut ouverte à l'exploitation et aussitôt Mariakerke, Middelkerke et Westende se transformèrent en stations balnéaires. Le centre balnéaire de Nieuport, créé à l'ouest de l'embouchure de l'Yser, en 1880, ne se développa qu'après le prolongement de la ligne vicinale de Nieuport à La Panne.

En 1886, la création de la ligne vicinale Ostende - Blankenberge fut pour Wenduine l'occasion de s'affirmer comme station balnéaire. A mi-chemin

de la ligne, à l'arrêt Le Coq, surgit de toutes pièces une nouvelle station constituée surtout de villas.

Il ne faut évidemment pas en conclure que l'histoire des stations balnéaires est à écrire uniquement avec des rails de chemins de fer. La révolution industrielle et l'évolution sociale et économique des cent dernières années en sont aussi un élément déterminant.

Au début du XXe siècle, les trams et les trains circulaient un peu partout et il était exaltant de voyager à la vitesse « vertigineuse » de 90 km à l'heure. Il y avait des wagons de 3e classe, où le voyageur était assis sur un banc en bois et où il gelait en hiver. En classe de luxe, les bancs étaient couverts de coussins de velours, le passager était soigné avec des bouillottes, et du champagne était servi dans les nouveaux wagons de restauration. Néanmoins, grâce au train et au tram, on avait la possibilité de voir et de faire des choses qu'on ne pouvait concevoir auparavant.

Les séjours à la mer furent de plus en plus à la mode. Les impressionnistes français, qui étaient à leur apogée à cette époque, brossèrent des tableaux splendides représentant l'atmosphère et l'ambiance des cités balnéaires.

La grande masse des vacanciers se rendant à la côte française, quittait Paris le samedi, à la fin de la journée, et la plupart ne retournaient que le lundi matin, aux premières heures. Ces trains étaient appelés « trains de plaisir », une appellation non dépourvue d'ironie quand on pense qu'un bon nombre de ces vacanciers avaient dû trimer sérieusement pour pouvoir se permettre ce bref déplacement.

Mais on se sentait vivre à la mer. La plupart des estivants passaient leur journée à fainéanter ou à nager. Certains prenaient un bain dans l'une ou l'autre source minérale médicinale toute proche. On se rassasiait d'air pur. Les dames se protégeaient contre les rayons de soleil avec un parasol, car un épiderme bronzé était alors considéré comme peu élégant. Se déshabiller et se changer constituait un problème embarrassant.

On construisit de petites cabines sur roues qui pouvaient rouler jusqu'au bord de l'eau. Une dame se retirait pudiquement dans la cabine, mais en sortait souvent plus habillée qu'en y entrant. Les costumes de bain étaient, en effet, des ensembles compliqués de jupes tourbillonnantes avec culottes larges, de capes, de bonnets et de chapeaux pour se protéger la tête. On mettait des chaussures hautes ... car même les chevilles devaient être couvertes.

Le soir, les vacanciers se retrouvaient dans les cafés et au casino où ils jouaient au « chemin de fer », ou se promenaient sur la digue. Tout se passait calmement et dignement.

Plus d'un demi-siècle nous sépare de la « belle époque » et les temps ont changé. La ruée vers la mer s'est encore accentuée, mais il y a moins de calme et de conformisme. Les ensembles de plage ne nécessitent plus tant de textile. Les trains, trams ou autobus ne sont plus pris d'assaut; on peut regretter qu'ils ne soient pas plus utilisés parce qu'ils constituent certainement les moyens de transport les moins dangereux; les statistiques des morts et des blessés de la circulation automobile en témoignent éloquentement.



La digue et le Kursaal, à Ostende (Collection ville d'Ostende).

LES DIMANCHES SANS AUTOS

Le sixième et dernier dimanche sans autos date du 13 janvier; la circulation était interdite de 3 h jusqu'au lundi 3 h. Le nombre de voyageurs s'accrut de 151 % et on en dénombra 296.000 en plus sur l'ensemble de notre réseau.

Les quelques vues ci-dessous nous permettront de garder le souvenir de ces dimanches.



Anvers : Koningin Astridplein.



Bruges : Grote Markt.



Bruxelles : place Rogier.



Charleroi : boulevard Bertrand.



Mons : place Léopold.



Liège : place St-Lambert.