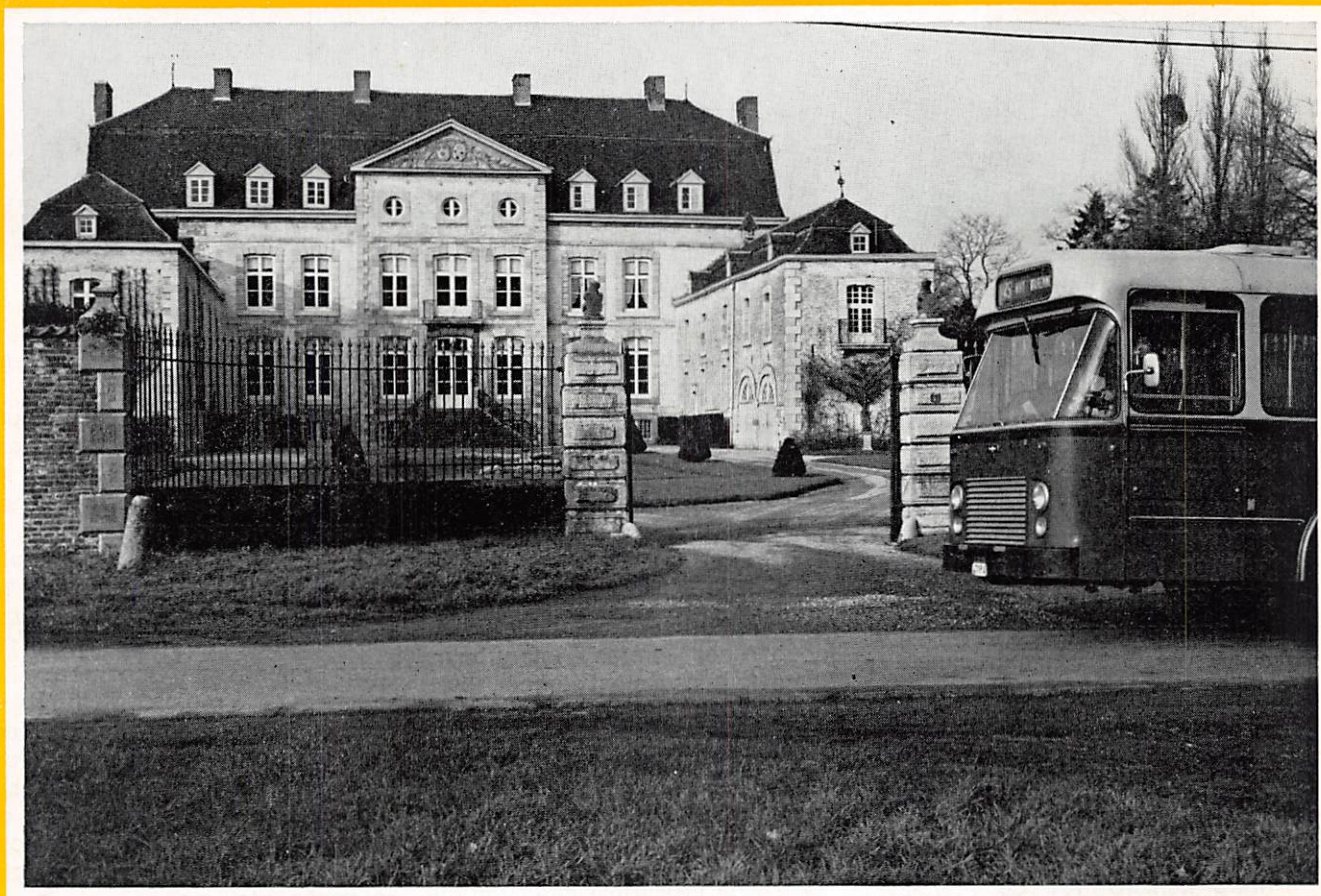


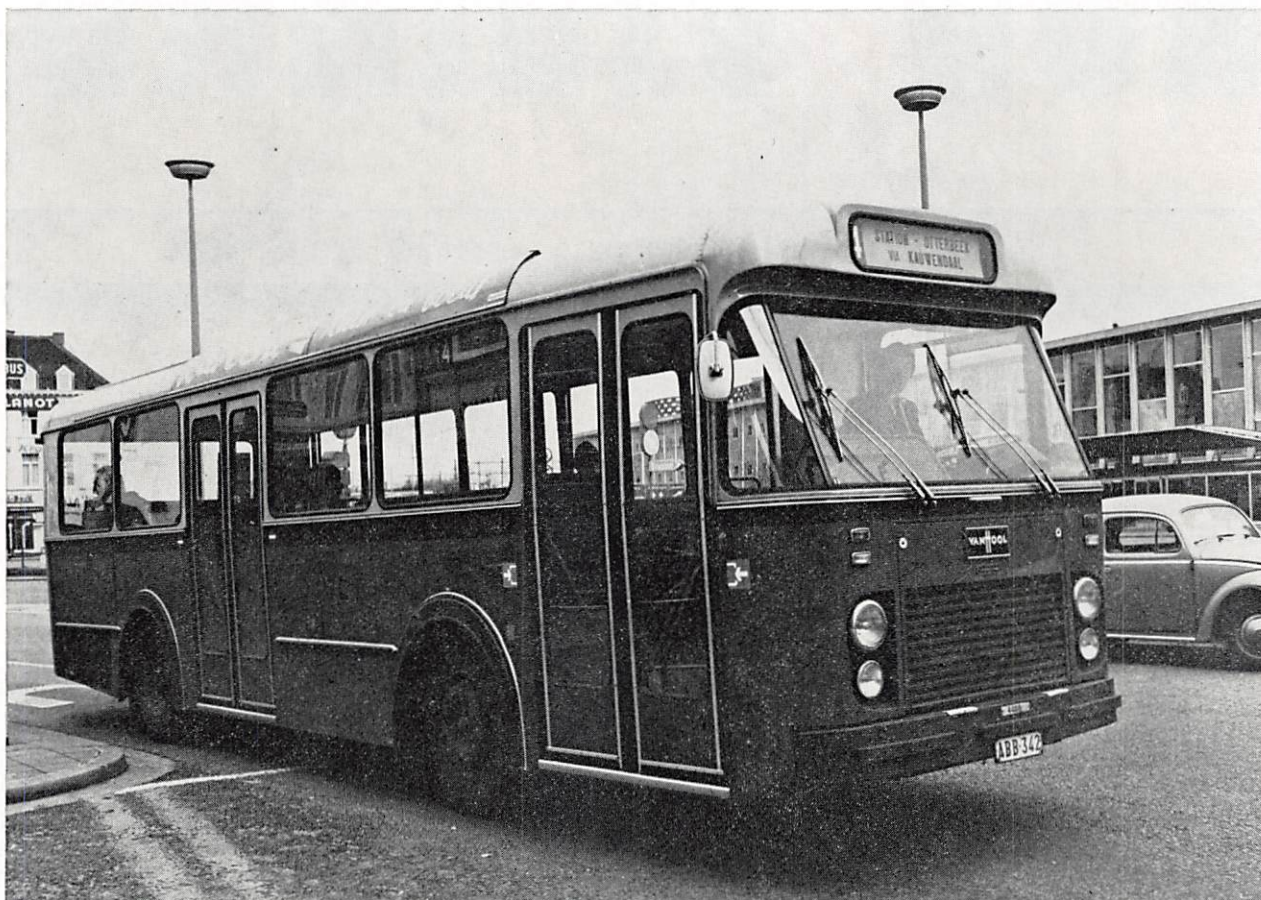
NOS VICINAUX

Périodique bimestriel pour le personnel de la S.N.C.V.



Le château « Henriquette » à Waleffe-St-Georges, commune de Faimés,
sur la ligne Huy - Waremme. (Photo Studio 9 - Embourg)

PARC D'AUTOBUS LES DERNIÈRES ACQUISITIONS



Le nouveau type d'autobus urbain Van Hool-Cummins. (Photo E. Roels)

Le renouvellement de notre parc d'autobus nécessite chaque année l'acquisition d'un grand nombre de véhicules. L'exercice 1976 n'y fait pas exception, bien entendu.

Au cours de l'année, 384 nouveaux autobus ont été mis en circulation. A la fin de l'année, notre parc comprenait 2.343 véhicules.

La plupart des voitures mises en service en 1976 appartiennent à des séries dont les premiers exemplaires nous ont été livrés dès le début de 1975. Il s'agit principalement des autobus interurbains Van Hool-Daf AI 119/2 et de quelques Volvo-Jonckheere B 59, auxquels un article a été consacré dans notre numéro 181 de mars-avril 1976.

En 1976, nous avons pu saluer un seul nouveau type d'autobus, à savoir un autobus urbain de marque Van Hool-Cummins, dont 115 exemplaires ont été commandés au total.

Voici le tableau du matériel AB réellement mis en service en 1976 :

- a) **autobus interurbains :**
 - 273 Van Hool-Daf AI 119/2;
 - 8 Volvo-Jonckheere B 59
- b) **autobus urbains :**
 - 103 Van Hool-Cummins AU 124.

A l'extérieur, le nouveau type de véhicule urbain ressemble beaucoup à ses « frères » interurbains. Il ne faut pas s'en étonner, puisqu'on recherche par tous les moyens à standardiser la construction des autobus, afin de réduire les frais d'achat et les coûts d'entretien.

A l'avant et à l'arrière, le nouveau type urbain est identique aux récents types interurbains. En longueur, il mesure 10,290 m au lieu de 11,880 m pour l'interurbain; il compte une glace de moins dans chaque long pan.

Le nouveau véhicule a évidemment bénéficié des perfectionne-

ments apportés ces dernières années aux autobus interurbains.

Par rapport aux précédents autobus urbains, quelques améliorations importantes peuvent être notées. Le nouveau type est muni d'une suspension pneumatique intégrale. Le moteur est devenu plus puissant : il passe de quelque 145 chevaux à 168 chevaux. Il est équipé d'une boîte de vitesses Voith 851 avec ralentisseur incorporé. Les freins ont été renforcés. Un régleur de frein a été adopté. Le chauffage est assuré par circulation d'eau chaude, avec commande automatique. Le pare-brise chauffant est pourvu d'un essuie-glace électrique. L'entrée du véhicule est plus dégagée, etc., etc.

L'habillage de l'intérieur du véhicule a également été entièrement renouvelé; des matériaux et des couleurs modernes ont été utilisés, tandis que les inscriptions ont été remplacées par des pictogrammes.

Bref, c'est une belle réussite.

La deuxième photo qui illustre notre article montre un de nos premiers autobus de petite capacité (22 places). Ils furent mis en service en 1925, il y a plus de 50 ans déjà, sur nos lignes d'autobus de la région d'Houffalize.

Remarquez la petite échelle coulissante qui servait à hisser les bagages sur le toit du véhicule, la

housse sur la roue de rechange, le claxon extérieur, la lampe à acétylène à l'arrière, la marche rudimentaire et la porte à l'arrière qui était « interdite aux voyageurs » et ne pouvait donc être utilisée que par le personnel, etc. On peut admirer aussi la finesse de finition de la peinture de la carrosserie, avec ses liserés délicats si décoratifs.

Constatons encore que le véhi-

cule était peint en beige clair, alors que nos autobus portent, depuis 1948, les couleurs rouge et crème. Mais plus pour longtemps.

Il a, en effet, été décidé de repeindre nos autobus en couleurs plus modernes. Ce travail ne sera évidemment effectué que graduellement, au fur et à mesure de la rentrée des véhicules à l'atelier, pour une nouvelle peinture.

CARACTERISTIQUES GENERALES DU NOUVEL AUTOBUS

AUTOBUS

- marque : VAN HOOL-CUMMINS
- type : AU 14
- n° d'identification : 4475-4499, 4825-4864, 5040-5089.

DIMENSIONS

- longueur hors tout : 10,290 m
- largeur hors tout : 2,500 m.

CAPACITE

- places assis : 29
- places debout : 44
- personnel : 1.

POIDS

- à vide : 9.350 kg
- en charge : 14.460 kg.

CARACTERISTIQUES MECANIKES

MOTEUR :

- marque et type : Cummins V 555
- cylindres : 8
- cylindrée : 9,09
- puissance DIN : 168 CV/2.500 t/m

BOITE DE VITESSES :

Voith 851 automatique avec ralentisseur incorporé.

DIRECTION :

- marque et type : assistée Calzoni HS 25 SR
- rayon de braquage : 9,5 m.

ROUES :

Michelin - 22,5×7,5 - 10 - 142 - avec pneus Tubeless

FREINS :

- à air comprimé (circuits avant et arrière indépendants)
- de stationnement et de point d'arrêt sur tambour arrière
- frein sur moteur
- leviers de frein à réglage automatique.

SUSPENSION : pneumatique intégrale.

CARACTERISTIQUES CARROSSERIE

- type : métallique autoportante
- revêtement extérieur : tôles acier et polyester
- revêtement intérieur : panneaux en matière comprimée
- portes : type pivotant
- sièges : en tubes d'acier pourvus d'accoudoirs, coussins et dossiers en mousse synthétique, garnissage teinte orange
- chauffage : eau chaude à commande automatique
- ventilation : au pare-brise et gaine de long pan
- éclairage intérieur : appareils fluorescents dans l'axe.



Un autobus de 22 places, de marque Boyv avec carrosserie Tastenhoy et fils, mis en service le 15 juin 1925.

COMMENT PRÉVENIR LES CHUTES

Les chutes sont les accidents qui entraînent le plus de décès dans les foyers. Elles sont aussi l'une des principales causes des blessures subies par les employés dans les lieux de travail. Seuls les accidents de la circulation font plus de ravages; exception faite, toutefois, de la catégorie des personnes de 65 ans et plus, où les trois cinquièmes des décès accidentels sont dus aux chutes.

Un peu de sens commun et de prévoyance permettrait de les éviter dans la plupart des cas.

*

**

- Portez des chaussures convenables, que vous soyez au travail, au jeu, ou en tenue de sortie. Faites réparer les talons abîmés et les semelles décollées ou endommagées.
- Attention au tabouret qu'on a laissé traîner ! Les meubles devraient toujours être disposés de façon à ne pas nuire au va-et-vient normal.
- Evitez de transporter des charges trop volumineuses, qui vous empêcheraient de voir votre chemin.
- Gardez la maison en ordre; rangez scrupuleusement, après chaque usage, les appareils ménagers et les outils de jardinage.
- Epongez les liquides répandus.
- Réparez sans tarder les planchers endommagés (coins des tapis de sol ou lames décollés, etc.).
- Placez des bandes antidérapantes sous les carpettes.
- Si les bords de tapis se relèvent, fixez-les en place.
- Ne grimpez pas sur des chaises et des boîtes pour atteindre les endroits hors de portée. Employez plutôt un escabeau ou un tabouret.
- Servez-vous avec précaution des escabeaux et des échelles; assurez-vous qu'ils sont en bon état avant de leur faire confiance.
- Employez la cire à parquet avec modération, appliquez-la en couche mince et polissez vos parquets à fond. Ils seront plus beaux et moins glissants.
- Ne laissez pas traîner des outils, des jouets, des câbles électriques ou des boîtes dans les passages et les escaliers. Souvenez-vous du fameux patin à roulettes !
- Réparez les défauts des escaliers et des rampes.

- Installez un éclairage approprié dans les dégagements, les corridors, les escaliers, les entrées et toutes les pièces.
- L'éclairage le meilleur perd une grande partie de son efficacité si les interrupteurs sont mal disposés. En effet, ils doivent être placés de manière à permettre l'éclairage au fur et à mesure qu'on avance dans un couloir ou qu'on entre dans une pièce.
- Marchez, ne courez pas, dans les corridors, les passages et les escaliers. Si vous trébuchez, vous n'arriverez peut-être jamais à l'endroit que vous êtes si pressés d'atteindre.
- Sur le sol de la salle de bain ainsi que dans la baignoire et dans la douche, employez des carpettes antidérapantes.
- Installez une barre d'appui dans la baignoire et dans la douche.
- Placez des garde-fous devant les fenêtres et devant les escaliers pour la protection des tout petits.
- Ne laissez pas les bébés sans surveillance lorsqu'ils sont sur une table de bain, un lit, une chaise, etc.
- Réparez ou remplacez les balançoires et l'équipement de jeu défectueux.
- Eliminez de la pelouse et des endroits où l'on joue, les trous ou autres causes possibles de chutes.
- Ne vous exposez pas inutilement. Soyez conscients des risques qu'il y a à grimper dans les arbres, tant pour les enfants que pour les adultes.
- Si vous transportez des enfants, verrouillez les portières de la voiture avant de démarrer.
- Si, malgré toutes ces précautions, il vous arrive de tomber, laissez-vous aller, sans vous raidir. Plus vous serez détendu, moins violent sera le choc. Essayez de contrôler le réflexe qui vous fait tendre le bras pour vous protéger. Un bras peut facilement se fracturer, alors que l'épaule ou le côté du corps supportent mieux les chocs. L'idéal serait de se mettre en boule et de rouler lorsqu'on « atterrit »...

LES CHUTES ENTRAÎNENT SOUVENT DE GRAVES BLESSURES ET MEME LA MORT, PENSEZ-Y...

(Conseil Canadien de la sécurité).

CONCOURS DE SÉCURITÉ INTER-GROUPES

Equipes ayant dépassé 1.000 jours sans accident,
au 28 février 1977

	Jours sans accident
LIEGE 10 (Personnel Eupen - Warzée)	5.508
BRABANT 21 (Atelier Cureghem)	5.205
NAMUR - LUXEMBOURG 4 (Atelier Andenne)	4.751
FLANDRE OCCIDENTALE 1 (Mouvement Assebroek - Dixmude - Koekelare - Furnes - Zwevezele)	2.124
LIEGE 4 (Mouvement Omal - Verlaine - Wanze)	2.053
ANVERS 2 (Mouvement Oostmalle - Broechem)	1.433
FLANDRE ORIENTALE 6 (Mouvement Herzele - Hofstade - Audenarde)	1.346
NAMUR - LUXEMBOURG 5 (Mouvement Luxembourg)	1.129



LE NOUVEAU DROIT DU MARIAGE

Notre Code Civil accorde une place essentielle aux dispositions relatives au mariage sous tous ses aspects.

Personne ne s'étonnera de cet état de choses : le mariage entraîne en effet de graves conséquences. Son premier effet est de créer, entre les époux, des droits et des devoirs respectifs. Simultanément, il nécessite un règlement spécial pour ce qui concerne les aspects financiers du mariage; ce règlement est déterminé par le régime matrimonial.

La loi du 14 juillet 1976 a apporté d'importantes modifications à ces deux ensembles de données : les droits et devoirs des époux et les régimes matrimoniaux.

Dans le présent article et les suivants, nous tenterons de dresser un tableau de ce nouveau Droit du mariage.

I. Effets du mariage à l'égard de la personne des époux : droits et devoirs respectifs.

Le Code Civil, tel qu'il fut publié en 1804 reflétait entièrement les conceptions de cette époque : une tendance à une institution strictement familiale conférant au mari une primauté absolue.

Il en résultait pour la femme, une incapacité juridique d'exercer quelque droit que ce soit sans avoir recours à l'assistance de son mari.

De nouvelles conceptions de la société entraînerent peu à peu la réforme des conceptions du droit familial.

Le changement s'exprima pour la première fois dans la loi du 20 juillet 1932 qui apporta plusieurs innovations sans toutefois s'écarter de la règle fondamentale de 1804, si ce n'est dans le seul intérêt de la famille.

La loi du 30 avril 1958 constitua une nouvelle étape importante : la primauté du mari et l'incapacité juridique de la femme, qui en découlait, furent abolies.

En principe du moins, car, comme aucune modification ne fut apportée au régime matrimonial légal, le mari conservait encore la supériorité dans tous les cas où le mariage avait été contracté soit sans contrat soit sous l'un ou l'autre régime de communauté.

La nouvelle loi du 14 juillet 1976 a permis de franchir l'étape suivante : la réalisation intégrale de l'égalité entre époux grâce à une modification profonde des droits et des devoirs respectifs des époux et grâce à une réforme totale des régimes matrimoniaux les plus fréquents.

*
**

La loi du 14 juillet 1976 a totalement remplacé le chapitre « Des droits et devoirs respectifs des époux ».

Notre propos est de donner ci-dessous un aperçu schématique du nouveau régime.

Il faut avant tout mettre l'accent sur le fait que ces dispositions ont un **caractère obligatoire**, en d'autres termes elles sont applicables à TOUS les époux et DANS TOUS LES CAS par le seul fait du mariage. Ces règles ne peuvent être modifiées, ni par le contrat de mariage ni d'aucune autre façon.

A. Devoirs respectifs des époux.

1. Cohabitation.

Les époux ont le devoir d'habiter ensemble à la **résidence conjugale**, c'est-à-dire dans la demeure fixée **de commun accord** par les deux époux.

A défaut d'accord entre eux, le juge de paix statue dans l'intérêt de la famille (jadis c'était le mari qui tranchait la question).

Ce n'est que si l'un des époux est absent (c'est-à-dire légalement disparu), interdit ou dans l'impossibilité de manifester sa volonté que l'autre époux fixera tout seul la résidence conjugale.

2. Fidélité, secours et assistance.

La loi du 14 juillet 1976 n'apporte aucun élément neuf à ces obligations.

3. Contribution aux charges du mariage.

Les charges du mariage représentent toutes les charges relatives au ménage. Par exemple, les frais de logement, vêtements, nourriture, éducation des enfants, etc...

La loi stipule que chaque époux contribue aux charges du mariage **selon ses facultés**; celui qui gagne plus doit y contribuer dans une plus large mesure.

Un créancier peut réclamer à l'un des époux le paiement de toute dette contractée par l'autre, pour le ménage ou l'éducation des enfants.

Celui-ci est tenu de payer au cas où l'autre époux ne le ferait pas, sauf s'il est prouvé que les dettes sont excessives, eu égard aux ressources du ménage.

A défaut par l'un des époux de satisfaire à son obligation de contribuer aux charges du mariage, l'autre époux peut demander au juge de paix de percevoir lui-même les revenus de l'époux défaillant.

Le juge de paix précise les limites de cette faculté et l'époux à qui le jugement accorde ce pouvoir doit évidemment consacrer les sommes perçues au ménage ou à l'éducation des enfants.

4. Accord respectif des époux dans l'intérêt du ménage.

L'époux qui est propriétaire de l'immeuble qui sert de **logement principal à la famille** ne peut pas le vendre sans l'accord de son conjoint.

Cette règle est également valable au cas où il voudrait hypothéquer cet immeuble ou en faire une donation à un tiers.



Il lui est également interdit de vendre le mobilier (meubles,...), d'en faire donation, ou de le donner en gage sans le même accord.

Si l'époux propriétaire estime que le conjoint dont l'accord est requis, le refuse sans motifs graves, il peut se faire autoriser par le juge de paix à vendre, hypothéquer, etc., malgré ce désaccord.

L'époux qui est locataire de la maison familiale ne peut résilier le bail ou y renoncer sans l'accord de son conjoint.

Inversement, le propriétaire qui veut résilier le bail doit notifier le préavis à **chacun** des époux.

Tous les problèmes surgissant en la matière seront également tranchés par le juge de paix.

Aucun des époux ne peut faire de donation ni donner leur caution à des tiers, si ces actes mettent en péril les intérêts de la famille.

Que se passe-t-il lorsque l'un des époux manque à ses obligations ?

Nous avons déjà vu que le juge de paix peut intervenir dans un certain nombre de cas particuliers.

D'une manière générale, le juge de paix est chargé de prendre des **mesures urgentes et provisoires** dans l'intérêt de la famille, à la requête de l'un des époux lorsque l'autre manque gravement à ses devoirs ou lorsque l'entente entre eux est sérieusement perturbée. Ces mesures urgentes et provisoires peuvent revêtir les formes les plus diverses (autorisation d'aller habiter seul pendant une certaine période, interdiction de déplacer les meubles, etc.).

Le juge de paix ordonne ces mesures pour chaque cas séparément.

Le juge de paix peut également annuler certains actes que l'un des époux aurait accomplis en violation de ses obligations :

- lorsqu'il a accompli, sans l'accord de son conjoint, un des actes que nous avons énumérés au point 4, « Accord respectif des époux dans l'intérêt de la famille »;
- si l'un des époux à qui le juge de paix, par la voie de mesures urgentes et provisoires, a interdit de vendre, de faire donation ou d'hypothéquer, passe outre à cette interdiction, son acte n'est pas nul de plein droit.

Pour obtenir l'annulation de cet acte, l'époux lésé **doit** intenter un procès dans l'année au cours de laquelle il a eu connaissance de cet acte.

B. Droits respectifs des époux.

1. Droit d'exercer une profession.

Chaque époux a le droit d'exercer n'importe quelle profession sans accord préalable de son conjoint.



Si celui-ci estime que l'exercice de cette profession entraîne de graves préjudices pour lui ou pour ses

enfants, il peut demander au tribunal de première instance d'interdire à son conjoint de continuer à exercer cette profession.

Ce tribunal peut subordonner l'exercice de la profession à la modification préalable du régime matrimonial (par exemple lorsqu'il y a risque de dommages financiers pour le conjoint).

On ne peut jamais faire opposition à l'exercice d'un mandat public (conseiller communal, p.ex.).

Un époux ne peut pas utiliser le **nom** de son conjoint dans ses relations professionnelles, si ce n'est avec l'accord de celui-ci.

Cet accord ne peut être retiré que pour motifs graves. Dans ce cas également, c'est le tribunal de première instance qui résoudra les problèmes éventuels.

2. Droit de percevoir des revenus.

Chaque époux perçoit **lui-même** ses revenus (salaire, indemnités, intérêts,...) quel que soit le régime matrimonial qui existe entre les époux.

Les époux doivent consacrer ces revenus en premier lieu **aux charges du mariage**.

L'excédent peut servir à se procurer des biens nécessaires à l'exercice de la profession (ceux-ci sont alors exclusivement gérés par l'époux concerné).

Le solde est géré selon les règles du régime matrimonial des époux (et s'il y a lieu sera versé au patrimoine commun éventuel).

3. Ouverture de comptes en banque et location de coffres-forts.

Chacun des époux peut, sans l'accord de son conjoint, ouvrir à son nom personnel un compte de dépôt d'argent ou de titres (ou un compte courant dans une banque ou une caisse d'épargne).

Il en est de même pour la location d'un coffre-fort. Chacun des époux est entièrement libre en cette matière et le conjoint n'a pas à s'en occuper.

La banque ou la caisse d'épargne, de même que le loueur de coffres-forts sont seulement tenus d'informer le conjoint de l'ouverture du compte ou de la location du coffre.



4. Procuration.

Chacun des époux peut donner mandat à son conjoint pour accomplir certains actes à sa place.

Il fixe librement la durée de cette procuration ou détermine les actes auxquels elle a trait. Il peut aussi la retirer à tout moment.

*
*
*

CAS PARTICULIER :

Que se passe-t-il lorsque l'un des époux n'est pas capable d'exprimer sa volonté (s'il est interdit, interné, absent — dans le sens de disparu — etc.) ?

Dans de nombreuses situations, comme nous l'avons dit, l'accord **de chacun** des époux est requis.

Pour le cas où l'un des époux ne serait pas en mesure d'exprimer sa volonté, la loi a prévu quelques dispositions particulières :

- a) nous avons déjà vu que dans ce cas, c'est le conjoint qui fixe la résidence conjugale sans autres formalités;
- b) le conjoint peut se faire autoriser par le tribunal de première instance à vendre, hypothéquer ou donner la résidence familiale et le mobilier;
- c) lorsque l'époux qui est dans l'impossibilité de manifester sa volonté n'a pas constitué de mandataire ou n'a pas de représentant légal, son conjoint peut se faire autoriser par le tribunal de première instance à exercer tout ou partie de ses pouvoirs;
- d) un époux peut demander au juge de paix l'autorisation de percevoir, pour les besoins du ménage, certaines sommes d'argent qui reviennent à son conjoint.

*
**

COMMENT PROCEDER POUR AGIR DEVANT LE TRIBUNAL DE PREMIERE INSTANCE OU LE JUGE DE PAIX ?

Dans tous ces cas, la manière de s'adresser au juge de paix ou au tribunal de première instance est assez simple.

Il suffit d'écrire au greffier de la justice de paix ou du tribunal de première instance en mentionnant ses nom, prénoms, profession, ainsi que le domicile commun des époux et en expliquant la situation existante et ce que l'on souhaite obtenir.

On peut aussi s'adresser verbalement au greffier, mais seulement dans les cas où le juge de paix est compétent (donc PAS pour le tribunal de première instance).

Les illustrations de cet article sont extraites de la brochure « Droits et devoirs des époux », éditée par la Fédération royale des Notaires de Belgique.

(A suivre)

LE PUBLIC, C'EST NOTRE CLIENT

Dans notre profession, le voyageur est notre client. Nous lui « vendons du transport ». Nous avons besoin de lui.

Nous avons tout intérêt à ce qu'il soit bien disposé à notre égard. On ne chasse pas un client. On le sert. Ne dit-on pas : « le client est roi », « le client a toujours raison », « servez-le bien, c'est un client » ?

La S.N.C.V. a une clientèle très vaste, répandue à travers tout le pays. Il convient de la garder et d'essayer de l'accroître, afin de maintenir et même d'étendre l'emploi au sein de notre entreprise.

Chaque membre du personnel doit s'efforcer de satisfaire au maximum tous ceux avec qui il est en rapport en qualité d'agent de la Société nationale. Son attitude doit inciter la clientèle à emprunter de plus en plus les moyens de transport en commun, d'autant plus que les automobilistes pourraient chercher une solution de rechange pour leurs déplacements, en raison de l'encombrement grandissant des voies publiques.

Dans l'accomplissement de cette mission, les conducteurs et les receveurs se trouvent évidemment en première ligne, puisqu'ils sont en contact permanent avec les usagers. Ce sont eux qui représentent directement la Société nationale. Ils doivent savoir que le bon renom de la S.N.C.V. et l'image que le public se fait de nos services dépendent en grande partie de leur comportement.

Courtoisie, amabilité, considération pour autrui, tenue, bonne humeur et parfois même, patience et sang-froid, sont dès lors indispensables.

Si à cet égard, on peut louer l'attitude correcte de la grande majorité du personnel de la Société, on déplorera, toutefois, le comportement peu exemplaire de certains agents. Tout doit être fait pour que ceux-ci s'amendent et qu'ils comprennent qu'ils sont au service du public.

Pour savoir ce qu'est un client, nous pouvons nous inspirer utilement, croyons-nous, du texte de l'affiche que la Chambre de Commerce de Bruxelles vient de publier :

- Le client est important, qu'il se manifeste en personne, par écrit ou par téléphone.
- Le client ne dépend pas de nous, c'est nous qui dépendons de lui.
- Un client n'est pas un gêneur; il n'interrompt pas notre travail, il en est le but. Nous ne lui faisons pas une faveur en le servant, mais il nous en fait une en nous donnant l'occasion d'agir ainsi.
- Un client est un personnage que nous devons essayer de satisfaire au mieux. C'est là notre métier.

LE TROPHÉE DE L'AMABILITÉ

Les jeunes chambres économiques du Limbourg ont lancé une campagne en vue d'honorer les personnes qui exécutent leur travail avec le sourire ou qui se montrent toujours aimables. Chaque mois, un secteur différent de l'économie nationale est exploré : commerçants, classes moyennes, services et entreprises, téléphonistes, personnel des services publics, etc.

Le tour du personnel des services publics vint en novembre 1976; parmi les nombreux candidats désignés par des informateurs, notre conducteur-receveur AB Theo Coenen, du dépôt de Maaseik, fut choisi comme lauréat.

Au nom des jeunes chambres économiques du Limbourg, M. Moens remet le trophée à M. Coenen, au cours d'une petite cérémonie tenue à Maaseik, le 7 décembre 1976. En outre, un voyage en avion fut offert à notre agent et à son épouse, tandis que l'informateur (un voyageur régulier de la ligne 11 : Hasselt - Maaseik) reçut un beau cadeau.

Ses chefs et ses collègues également connaissent M. T. Coenen comme un homme aimable, qui exécute toujours son travail consciencieusement et avec dévouement.

Nous le félicitons chaleureusement.



De gauche à droite, M. Moens des « Jeunes Chambres Economiques », l'informateur M. Opdekamp, le lauréat Theo Coenen et M. Thonnon, chef de service à la S.N.C.V. (Photo « Het Belang van Limburg »)

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

Naissances

ADMINISTRATION CENTRALE

Birger chez Keygnaert R. (Bruges)
Kristine chez De Meyer A. (Anvers)

ANVERS

Kris chez Verstappen W. (Geel)
Benny chez Jordans K. (Turnhout)
Tom chez Van Meel W. (Schoten)
Tessa chez Weyts E. (Merksem)

FLANDRE ORIENTALE

Katrien chez Pussemier H. (Assenede)
Kristlren chez Heirman M. (Lokeren)
Isabel chez Van de Woestyne J. (Lembeke)
Jasmine chez Willocq W. (Beervelde)

HAINAUT

Christophe chez Pierman J.-J. (Roux)
Valerie chez Verlinden M. (Mont/s/Marchienne)
José chez Serrano Garcia J. (Carnières)
Johan chez Lamoline L. (Ville/s/Haine)
Fabrice chez Lefebvre Chr. (Epinois)
Aurore chez Van Wallendaal A. (Viesville)
Dimitri chez Lhoir J.-M. (Houdeng-Aimeries)
Dimitri chez Crapez P. (Montignies/s/Roc)

NAMUR-LUXEMBOURG

Laurence chez Bartiaux R. (Belgrade)
Laurent chez Delforge R. (Namur)

LIEGE

Bert chez Jans J. (Mopertingen)
Marie chez Verlaine W. (Liège)
Nathalie chez Chaqueue J.-P. (Liège)

BRABANT

Jo chez Cobbaut L. (Schoonaarde)
Wenda chez Schruers F. (Grimbergen)
Veerie chez Bauwens A. (Asse)
Virginie chez Depoortere Cl. (Feluy)

LIMBOURG

Veerle chez Verslegers M. (Bree)
Kevin chez Gielen J. (Genk)
Giovanni chez Vigo V. (Neeroeteren)
Bart chez Greuninx J. (Maaseik)

FLANDRE OCCIDENTALE

Leen chez Crombez L. (Bruges)
Jolene chez Stafford M. (Ostende)
Vicky chez Moyaert J. (Ostende)
Jeffry chez Derous E. (Bruges)
Julie chez Deconinck R. (Ostende)
Cindy chez Willem I. (Ostende)
Frouke chez Kuijter F. (Loppem)
Stefaan chez Robaey F. (Middelkerke)
Andy chez Duynslaeger G. (Klemskerke)

Mariages

FLANDRE ORIENTALE

Moens J.-P. a épousé Mlle Roels M.

HAINAUT

Columbano G. a épousé Mlle Strobbe M.
Dubulsson Cl. a épousé Mlle Panozzo G.
Dardenne P. a épousé Mlle Martle M.-A.
Darigny L. a épousé Mlle Delmotte J.

NAMUR-LUXEMBOURG

Adam J. a épousé Mlle Baland M.-J.
Meunier Y. a épousé Mlle Brison M.-N.

BRABANT

Vandenbossche G. a épousé Mlle De Jonghe Chr.

LIMBOURG

Ubachs R. a épousé Mlle Baptist R.

FLANDRE OCCIDENTALE

Declercq J. a épousé Mlle Corveleyn K.
Deroo M. a épousé Mlle Vandierendouck C.
Clauw L. a épousé Mlle Blanckaert N.
Dewaale R. a épousé Mlle Devriendt A.
Mlle Roye M. a épousé M. Sabbe Chr.

Agents des Groupes mis à la pension

Mois de janvier et février 1977

Années de service

ANVERS

Adriaensen J., receveur 29
Collin E., chef de mouv. de 1ère cl. 37
Verboven G., conducteur-recev. AB 35
Draulans J., 1er ouvrier d'élite 32

FLANDRE ORIENTALE

Van Praet J., conducteur-recev. AB 35

HAINAUT

Meurice J., 1er contrôleur 37
Wagner N., surveillant V.T. 1ère cl. 36
Wauthier G., brigadier 32
Dainville L., ouvrier d'élite 39
Nennin H., rédacteur 41

NAMUR-LUXEMBOURG

Badoux R., 1er contrôleur 39
Damsin L., 1er ouvrier qualifié 36
Guyot R., 1er ouvrier d'élite 48
Lonchay J., conducteur-recev. AB 32
Decamp A., conducteur-recev. AB 39
Potier A., ouvrier spécialisé 45

LIEGE

Binet F., conducteur AB 41
Berleur L., ouvrier qualifié 26

BRABANT

De Groote D., 1er ouvrier qualifié 30
De Rocker R., ouvrier semi-qualifié 27
Lemmens A., 1er ouvrier d'élite 32
De Beer J., ouvrier qualifié 33
D'Hooghe S., conducteur él. 37
Hendrickx E., ouvrier qualifié 29
Nackaerts G., 1er ouvrier d'élite 37
Stiers A., conducteur-recev. AB 35

LIMBOURG

Achten J., ouvrier qual. de 1ère cl. 36
Heeren M., conducteur-recev. AB 23

FLANDRE OCCIDENTALE

Nuytten J., conducteur-recev. AB 35
Vandenberghé A., cond.-recev. AB 38

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

ADMINISTRATION CENTRALE

Mathieu F., inspecteur ppl. 86

ANVERS

Smits A., conducteur AR 78
Maes J., conducteur AR 83
Verstraelen J., ouvrier qualifié 72
Dehouwer E., conducteur él. 77
Meeusen J., receveur 65
Boden A., chef receveur 77

FLANDRE ORIENTALE

Van Wambeke A., chef receveur 83
Gilson E., commis de 1ère cl. 88
Verhoeven J., écurieuse 69
Schreyen C., ouvrier qualifié 65

HAINAUT

Marichal V., ouvrier qual. de 1ère cl. 64
Barbieux M., conducteur él., 75
Bolars J., receveur 77
Bronst C., receveur 84
Grégoire J., receveur 84
Dupont J., brigadier 78
Leruste E., ouvrier qual. de 1ère cl. 89
Nion E., chauffeur 81
Connart J., ouvrier qualifié 78

NAMUR-LUXEMBOURG

Kerger N., machiniste 81
Hussin G., chef piocheur 79
Desey W., chauffeur-piocheur 81

LIEGE

Gielen A., conducteur AB 69
Jennen J., conducteur AB 60
Dozo E., chef receveur 72

BRABANT

Legrand M., piocheur 89
Tuyls J., ouvrier qual. de 1ère cl. 67
Petre A., piocheur 77
Goddevriendt M., ouvrier qualifié de 1ère cl. 66
Wauters G., conducteur-rec. AB 73
Chaufouraux A., receveur 82
Dekeyser C., ouvr. qual. de 1ère cl. 73
Hermand R., ouvr. qual. de 1ère cl. 69

LIMBOURG

Steegmans J., receveur 83
Strauven G., piocheur 70
Humblet J., piocheur 84
Hayen H., chef piocheur 87

FLANDRE OCCIDENTALE

Ide G., receveur 81
Tournoy H., ouvrier qualifié 71
Louwage L., ouvr. qual. de 1ère cl. 64
Debusschere L., piocheur 71
Herpoel J., conducteur él. 82
Vanderschaeghe E., cond.-rec. AB 72
Vanleenhove R., receveur 81
Roels A., ouvrier qualifié 75
Courtens R., cond-receveur AB 62

Nécrologie

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

AGENTS EN SERVICE

Age

ANVERS
Berckmans E., conducteur-rec. AB 62

FLANDRE ORIENTALE
De Smet E., insp. du mouvement 55

HAINAUT
Stanson A., receveur 25

NAMUR-LUXEMBOURG
Halloy F., conducteur-receveur AB 57

Administration Centrale

M. R. DE WILDE,
sous-chef de bureau,
a été mis à la retraite

M. Robert De Wilde fut engagé le 16 février 1931 à la Société nationale et affecté, en qualité de rédacteur, à la direction « Traction et Matériel » de l'époque. Pendant toute sa carrière, il restera dans les services techniques. Il y sera promu sous-chef de bureau le 1er janvier 1950.



Il s'occupa, entre autres, des marchés relatifs aux installations électriques de nos sous-stations et des lignes aériennes. Avec beaucoup d'efficacité et de compétence, il en assura la comptabilité. La liquidation des factures et la gestion des cautionnements nécessaires entrèrent dans ses attributions.

A partir de 1964, M. De Wilde s'occupa activement du programme de construction d'abris pour voyageurs. Il s'en acquitta à la satisfaction de ses chefs.

Ses collègues ont toujours apprécié son dévouement, son humeur égale, son naturel paisible et réfléchi et sa pondération. Nous lui exprimons nos vœux de longue vie et d'heureuse retraite.

Au cours du mois de janvier, furent recrutés : le 1-1-1977, M. T. Descamps, rédacteur (direction T) et M. F. Melotte, rédacteur (direction F); le 7-1-1977, M. F. Nootaert, rédacteur (direction E); le 10-1-1977, M. M. Staels, rédacteur (direction T). Mme C. Soeur, commis (direction P), est arrivée du Groupe de Namur-Luxembourg le 17-1-1977.

Anvers

**Départ à la retraite
de M. E. COLLIN,**
chef de mouvement de 1ère classe

Le 31-12-1976, M. Edmond Collin, chef de mouvement de 1ère classe, est

parti à la retraite, après une belle carrière de 37 ans à la Société.



Entré en service comme receveur le 28-4-1940, il devint commis auxiliaire le 1-1-1946. Le 1-1-1948, il fut nommé commis de 2e classe. Ses promotions de chef de mouvement de 2e classe et de 1ère classe eurent lieu le 1-1-1954 et le 1-1-1956. Jusqu'au 1-10-1968, il fut occupé au service du Mouvement dans les dépôts de Merksem O.B. et d'Anvers-Tjalkstraat. Ensuite, il fut attaché aux services du Mouvement de la direction du Groupe à Anvers.

Pendant de nombreuses années, M. Collin siégea comme membre effectif de la Commission paritaire régionale.

Dans l'exécution de ses tâches, il a toujours fait preuve de beaucoup de dévouement et d'une parfaite honnêteté. La jovialité, le sens de l'humour et de la réalité, l'amabilité et la modestie caractérisent sa personnalité, influencée aussi, probablement, par les années où il fut arbitre à l'« Union royale belge des Sociétés de Football-association ».

Ses amis lui souhaitent ainsi qu'à son épouse de nombreuses années de bonheur. « Nos Vicinaux » s'associe avec plaisir à ce vœu.

Flandre orientale

M. E. DE SMET,
inspecteur du mouvement,
est décédé

C'est le dimanche 23 janvier au matin que décéda M. De Smet, à l'âge de cinquante-cinq ans. Bien qu'une crise cardiaque eût déjà sérieusement ébranlé sa santé un an auparavant, son décès surprit ses plus proches collaborateurs, qui appréciaient beaucoup son activité, sa sollicitude et son sens de la responsabilité.

M. De Smet entra en service le 20-5-1946 et fut affecté, en tant que géomètre-expert immobilier, au service des Voies et Travaux du Groupe des deux Flandres de l'époque. A la suite de la disparition du « rail » dans les deux provinces, exception faite des lignes du Littoral, il fut chargé de la

responsabilité du service du Mouvement de la Flandre Orientale; il y fut nommé chef de service de 1ère classe le 1-1-1958 et inspecteur du mouvement douze années plus tard.



Il suivit de près le remplacement progressif de la traction électrique par des autobus et joua un rôle important dans la réorganisation des services. En 1972 parut de sa main la première édition du cours « Technique du Mouvement », qui est devenu le manuel des responsables des services du Mouvement de tout le pays.

M. De Smet avait une intelligence vive et une grande expérience; il savait prendre les décisions nécessaires pour faciliter l'exécution des travaux. A l'égard de ses subalternes, M. De Smet se montra plein de compréhension et d'une haute correction.

Aux membres si éprouvés de sa famille, nous exprimons nos vives condoléances.

**Après 49 années de service,
M. P. JANSSEN,**
premier ouvrier d'élite,
est à la retraite

M. Pieter Janssen, qui prit sa retraite le 1er décembre 1976, à l'âge de 64 ans, accomplit une carrière exceptionnelle de plus de 49 ans à la S.N.C.V.



Il entra, en effet, en service, le 2-11-1927, comme manœuvre à l'atelier de Gand Heirnis, lequel fut transféré, quelques années plus tard, dans les nouveaux ateliers de Destelbergen. Il y fut occupé jusqu'à sa mise à la retraite.

De manœuvre, il passa « chaudronnier ». Quand ce travail spécialisé disparut, en même temps que la locomotive

tive à vapeur, il devint tôlier et, principalement, soudeur. En cette qualité, il fut nommé ouvrier qualifié de 1ère classe, et ensuite premier ouvrier d'élite.

On se souviendra toujours de « Pier » Janssen comme d'un travailleur tenace qui s'acquitta toujours consciencieusement de sa tâche. Nous lui souhaitons une longue et heureuse retraite.

Hainaut

Mise à la retraite de M. A. NENNIN, rédacteur

A l'occasion de son départ à la retraite, au terme d'une carrière vicinale de plus de 40 ans, M. Hilaire Nennin a été vivement félicité par ses chefs et ses collègues, le 31 janvier dernier.



Entré en service, en qualité de commis, le 17 février 1936, aux Voies et Travaux de Mons, il occupa ensuite différents emplois administratifs à Jumelet et à Mons. Il fit preuve de grandes qualités dans l'exécution des travaux dont il fut chargé.

M. Nennin termina sa carrière à Charleroi, en qualité de rédacteur au service du Mouvement, où il était particulièrement apprécié.

Il se fit beaucoup d'amis grâce à sa bonne humeur et à sa jovialité. Nous lui souhaitons encore beaucoup d'années de bonheur.

Le 17 janvier 1977, Mlle G. Avril, commis, débuta au service du Personnel à Mons.

Namur-Luxembourg

M. R. BADOUX, premier contrôleur, à la retraite

Entré à la S.N.C.V. comme piocheur temporaire le 15-12-1937, M. Raymond Badoux dut à son savoir-faire et à son zèle ses nominations aux grades de

chef piocheur le 1-12-1939, de brigadier le 1-10-1940 et de sous-chef de Voies et Travaux le 1-1-1950.



Lors de la suppression du « rail », M. Badoux fut obligé de s'adapter à la nouvelle situation et devint contrôleur au service du Mouvement. Il fut promu premier contrôleur le 1-7-1973.

C'est avec joie que les agents du Luxembourg l'ont félicité à l'occasion de sa mise à la retraite. Nous souhaitons à ce rude travailleur et à son épouse, qui n'a jamais cessé de l'encourager, une paisible retraite au cœur de nos belles Ardennes.

Venant du Groupe du Brabant, Mlle A. Rochette, commis, a été accueillie le 1-1-1977.

Brabant

M. J. DERUYTER, premier commis, n'est plus

Après une longue maladie, M. Deruyter est décédé le 26-11-1976, à l'âge de cinquante-huit ans.

Entré en service comme receveur le 31-5-1942, il fut affecté quelques années plus tard au bureau de l'atelier de Kessel-Lo. Nommé commis le 1-1-1956 et premier commis le 1-7-1972, il était chargé du pointage du personnel et de tâches administratives techniques.

D'une serviabilité et d'une affabilité à toute épreuve, il sut gagner la sympathie de tous ses collègues. Sa bonne humeur coutumière répandait la joie dans son entourage.

Nous présentons à sa veuve et à sa famille nos condoléances émues.

Limbourg

Le 1-2-1977, M. H. Vlaminck, chef de mouvement de 2e cl., est venu du Groupe de Flandre Orientale.

100.000 VISITEURS AU MUSÉE DU TRAM À SCHEPDAAL-DILBEEK

Au cours du mois d'août 1976, le 100.000e visiteur a été accueilli au Musée de Schepdaal, ouvert au public depuis le 26 mai 1962. L'intérêt de nos compatriotes pour les témoins du passé qui y sont exposés, et qui présentent une valeur historique incontestable, ne faiblit pas.

C'est un beau succès pour l'« Association pour le Musée du Tramway » (AMUTRA), fondée le 7 mars 1961, qui gère et exploite le musée. Cette exposition permanente de matériel vicinal ancien mérite certainement une visite.

Le musée est accessible au public de Pâques au 31 octobre, les samedis, dimanches et jours fériés, de 14 à 18 h. Le prix d'entrée est de 20 F par personne. Des réductions sont prévues pour les enfants, les groupes organisés, les familles nombreuses, les membres de certaines associations touristiques, etc.

Les membres du personnel et les pensionnés de la S.N.C.V. bénéficient de l'entrée gratuite sur présentation de leur carte de service.

COURSES CYCLISTES

La saison cycliste pour le personnel de la S.N.C.V. sera bientôt ouverte. La première épreuve aura lieu à Eugies - FRAMERIES, le 28 mai 1977; on y disputera le championnat du Hainaut.

La deuxième épreuve se déroulera à Tremelo le 11 juin 1977; ce sera la première année du championnat d'Anvers.

Les deux championnats prévoient deux courses, l'une réservée aux agents de plus de 35 ans, l'autre aux agents de moins de 35 ans.

Pour de plus amples renseignements, les intéressés peuvent s'adresser :

- pour Eugies - FRAMERIES : à M. Robert Wattier, Dépôt S.N.C.V., rue Achille Jonas 22, 7250 Eugies - FRAMERIES;
- pour Tremelo : à M. Jozef Maes, Stelplaats N.M.V.B., Schrieksebaan 78, 3120 Tremelo.

ACTES DE PROBITÉ

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

ANVERS

Anvers : Pellis (portefeuille + documents + 1.000 F), Vermeiren (sac de dame + documents + 5.500 F).

Turnhout : Cornelis (portefeuille + 1.100 F).

FLANDRE ORIENTALE

Destelbergen : De Meester G. (780 F), Veneman M. (1.138 F).

Gand St-Pierre : Hoofit E. (800 F).

Hamme : Buytaert D. (1066 F), De Clercq G. (796 F).

Herzele : Van Oudenaerde A. (926 F).

HAINAUT

Charleroi : Debruyne J. (montre de dame), Legrain M. (portefeuille + 1.500 F), Lierman J.-M. (portefeuille + 592 F), Hermant J. (portefeuille + 8.000 F), Giletton (700 F), Dewitte A. (portefeuille + 9.500 F), Adam L. (portefeuille + 871 F), Scory (portefeuille + 1.575 F), Vandromme C. (portefeuille + 12.792 F), Foncoux J. (portefeuille + 2.700 F), Noël J. (sac à main + 1.040 F).

Jumet : Ghierche F. (portefeuille + 920 F), Langelez (portefeuille + 520 F), Altruy (portefeuille + 2.820 F).

La Louvière : Grimonprez W. (sac à main + 2.560 F).

Nalines : Schweining (montre de dame).

Quévy : Decamps E. (portefeuille + 4.110 F).

Tournai : Geets J. (portefeuille + 3.166 F), Palmans P. (portefeuille + 10.000 F), Lagache D. (sac à main de dame + 2.300 F), Leroy M. (portefeuille + 1.400 F), Deroux J.-P. (sac à main de dame + 2.420 F).

NAMUR-LUXEMBOURG

Andenne : Ruelens V. (portefeuille + 540 F).

Dinant : Parent B. (porte-monnaie + 2.530 F).

Ermeton-sur-Biert : Pirson M. (sac à main de dame + documents + 6.957 F).

Florenville : Alexandre M. (portefeuille + 1.400 F).

Mariembourg : Lupsin J. (portefeuille + documents + 1.800 F).

Namur : Berger L. (sac à main + carnet de chèques + 1.500 F), Bouchat E. (portefeuille + 1.280 F), Burnay C. (portefeuille + 2.940 F), Chatelain T. (portefeuille + documents + 1.700 F), Godefroid F. (portefeuille + 810 F), Daussoigne A. (portefeuille + documents + 999 F), Lays A. (sac à main + 2.770 F), Deryker M. (porte-documents + documents + 1.000 F), Clarenne M. (portefeuille + 3.221 F), Denis A. (machine à écrire), Navaux S. (montre de dame), Philippart M. (sac à main de dame + documents + 2.408 F), Renier C. (portefeuille + 870 F), Renier R. (montre).

Onoz : Delmarcelle F. (portefeuille), Hairion J. (portefeuille).

LIEGE

Bassenge : Evrard (1.500 F), Hans (5.000 F).

Eupen : Heins (797 F).

Omali : Dengis A. (12.696 F), Thonon (580 F), Lemans (2.150 F).

Oreye : Delye et Mossoux (25.550 F).

Rocourt : Van Heusden (2.160 F).

Warzée : Gerard H. (5.000 F + livret de dépôt avec un montant de 80.000 F).

BRABANT

Evere : Darche G. (sac à main de dame + 1.100 F).

Grimbergen : De Mayer A. (sac à main).

Haacht : Van Leemputten E. (portefeuille + documents + 3.360 F).

Nivelles : Colson A. (portefeuille + 13.000 F).

LIMBOURG

Genk : Houben J. (caméra).

Hasselt : Goffings R. (portefeuille + 533 F), Grosemans G. (enregistreur à cassettes + sèche-cheveux).

Maaseik : Saelmans C. (portefeuille + 1.140 F), Ignoul J. (1.800 F).

St-Trond : Driesmans R. (portefeuille + 1.000 F).

Tessenderlo : Siongers L. (750 F), De Boscher B. (montre de dame).

FLANDRE OCCIDENTALE

Assebroek : Bruyneel Y. (porte-monnaie + 580 F), Mouton F. (sac à main + 2.470 F), Geerolf F. (portefeuille + 674 F), Andries J. (montre de dame).

Courtrai : Lecoutere J. (portefeuille + 658 F), Moerman L. (porte-monnaie + 694 F), Vandeputte M. (portefeuille + 848 F), Kins J. (portefeuille + 684 F), Baekelandt E. (710 F + 16 FF), Nuyttens P. (2.602 F), Cruydt A. (montre-bracelet), Loosvelt R. (montre-bracelet), Haerynck E. (montre-bracelet).

La Panne : Bailleul W. (montre-bracelet), De Grisse R. (portefeuille + 60 FF), Dewulf W. (montre-bracelet).

Ostende : Portier G. (porte-monnaie + 5.000 F), Vanhercke E. (portefeuille + 1.300 F).

LES PROPOS DU CHEF TRAMBUS

TRAMBUS : Vous clignez un peu des paupières. Avez-vous une poussière dans l'œil ?

OUVRIER : Oui, chef. Mais cela ne semble pas grave.

T. : Une poussière dans l'œil n'a normalement pas de conséquences graves. Cela est dû, il est vrai, à l'action de mécanismes naturels de défense : un nettoyage par les larmes chassant la poussière et, ensuite, une action antimicrobienne par le lysozyme, un ferment spécial désinfectant sécrété par les larmes.

O. : Il ne faut donc pas dramatiser immédiatement un petit incident de ce genre.

T. : Non, mais il ne s'agit pas de le prendre à la légère. Si vous avez la malchance d'attraper une poussière qui ne s'élimine pas après quelques minutes ou si vous en souffrez encore après son élimination, n'hésitez pas à consulter un médecin. Il peut extraire, avec des aiguilles stériles, le corps étranger, ou désinfecter la plaie avant que l'infection ne se développe, ou encore prescrire un médicament pour continuer la désinfection chez soi.

O. : Oui, je vols, une blessure à l'œil peut nécessiter bien des soins.

T. : Un œil est très vulnérable. Il surveille l'exécution du travail et guide l'outillage, qu'il doit parfois approcher de près. Les blessures aux yeux constituent 3 à 4 % du total des accidents du travail, alors que la surface de l'œil ne représente qu'un millième de la superficie totale du corps humain.

O. : Il y a donc lieu de mettre des lunettes de sécurité quand le moindre danger est à craindre.

T. : Sans aucun doute. Vous comprenez fort bien que beaucoup de complications peuvent se produire. Des corps durs, aux arêtes parfois vives, pénètrent par exemple dans les membranes externes de l'œil. Si les larmes ne parviennent pas à les chasser, il peut se produire une infection. Un petit abcès minuscule se formera et, dans beaucoup de cas, il sera souvent trop tard. Si la lésion touche la conjonctive, c'est-à-dire le blanc de l'œil, il n'y a que demi-mal, car il s'agit d'une membrane opaque qui ne joue qu'un rôle négligeable pour la vue. Mais, lorsque la lésion atteint la cornée, une lame transparente qui protège l'iris et le cristallin, il n'en est plus de même. En effet, lorsque l'infection locale sera guérie, il subsistera à cet endroit une cicatrice non transparente qui forme une tache opaque, d'aspect bleuâtre et nuageux, appelée taie, qui empêche la vision. Certes, on peut actuellement combattre cette cécité plus ou moins grave par une « greffe de cornée », la fameuse greffe des yeux dont parlent les journaux. Mais ce n'est pas très réjouissant, avouez-le.

O. : Assurément. Il vaut mieux porter des lunettes de sécurité, dont le verre ou le plastique endommagé peut être remplacé. Mieux vaut cela que la perte d'un œil.

T. : C'est une vérité dont tout le monde devrait être persuadé. Beaucoup pensent, en effet, que les accidents n'arrivent qu'aux autres et, de ce fait, négligent leur protection. Marchent-ils pieds nus sur des tessons de bouteilles ? Non, n'est-ce pas.

LES LONGUES CARRIERES



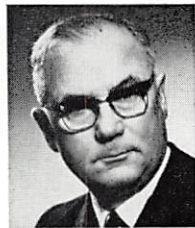
F. Binet
a débuté le 27-4-1927 et a été mis à la pension comme conducteur AB à Verlaine.



J. Van Praet
a débuté le 4-4-1942 et a été mis à la pension comme conducteur-recepteur AB à Destelbergen.



J. Achten
a débuté le 10-12-1940 et a été mis à la pension comme ouvrier qualifié de 1ère cl. à Hasselt.



J. Meurice
a débuté le 25-12-1932 et a été mis à la pension comme 1er contrôleur à Charleroi.



L. Damsin
a débuté le 3-3-1941 et a été mis à la pension comme 1er ouvrier qualifié à Andenne.



R. Guyot
a débuté le 14-10-1928 et a été mis à la pension comme 1er ouvrier d'élite à Andenne.

LA POSTE

Ses nombreux contacts avec la population ont incité la Régie des Postes à accroître sa productivité et à améliorer les services rendus à la collectivité. Parmi les moyens utilisés pour atteindre ce but, elle a édité et diffusé les brochures « La Poste à travers les âges » et « Connaître la Poste ». Pour l'élaboration du présent article, nous nous sommes servis de ces deux brochures, dont la dernière affirme à juste titre : « La poste constitue une des bases organiques des relations sociales et, par conséquent, de la civilisation. Auxiliaire indispensable pour la diffusion des sciences, des arts, des lettres et pour le développement de l'industrie et du commerce, elle joue un rôle prépondérant dans la vie économique. »

La Poste est constituée en service public, c'est-à-dire qu'elle a été créée par la Nation et placée sous l'autorité de celle-ci pour satisfaire aux besoins de la communauté. Elle est donc un organe permanent mis à la disposition de l'ensemble des individus et des collectivités, dans des conditions uniformes. »

Avant d'en arriver là, un long chemin a été parcouru. Il est hors de doute que, depuis les temps les plus reculés, les hommes ont éprouvé le besoin de communiquer entre eux et d'entretenir des relations. Il n'est toutefois pas possible de déterminer avec exactitude l'époque de la création de la poste.

Certains disent que des peuples orientaux se servaient d'hirondelles et de pigeons pour porter les nouvelles d'un pays à l'autre. Il n'y a pas si longtemps, les peuplades africaines utilisaient encore le tam-tam, tandis que les Peaux-Rouges étaient toujours fidèles à la colonne de fumée dégagée par un feu allumé au sommet d'une colline. De puissants monarques établirent, pour leur commodité, leur sécurité et leurs conquêtes, un service de courriers. Chacun a également entendu parler de l'épisode dramatique du soldat qui effectua une course de 42 km pour annoncer la victoire remportée par les Grecs sur les Perses à Marathon et qui rendit le dernier soupir après avoir rempli sa mission.

Sous l'empereur Auguste existait une organisation de messagers — jeunes gens vigoureux exercés à la course — qui se transmettaient, dans des postes établis à d'égales distances, des paquets de dépêches qui parvenaient ainsi rapidement à destination. En France, l'établissement régulier des postes gouvernementales remonte à Louis XI.

L'invention de l'imprimerie propagea rapidement l'instruction. La découverte de nouveaux continents vint ouvrir au commerce un vaste champ d'action. Le besoin d'un système de communication plus régulier et plus sûr se fit sentir. C'est ainsi qu'au commencement

du XVI^e siècle, le service postal de courriers, créé par l'archiduc Maximilien et confié à la famille de Tassis, se transforma en une poste internationale qui desservait les Etats héréditaires d'Autriche, y compris les Pays-Bas, l'Empire allemand, l'Italie, la France et l'Espagne. Le créateur de cette poste internationale, François de Tassis, résidait à Bruxelles.

Dans le Nouveau Monde, la poussée des colons vers l'Ouest nécessitait une extension permanente du service postal et exigeait des efforts redoublés pour accélérer la distribution du courrier. On organisa des lignes de diligences et des services de courriers.

Quant à la vitesse de transmission des nouvelles, il semble que l'on puisse admettre que, lorsque le voyage ne comportait qu'une seule étape ou lorsque hommes et bêtes étaient relayés à chaque étape, les courriers couvraient en moyenne de 50 à 80 kilomètres par jour, au bas Moyen Age et du XII^e au XVI^e siècle. Un meilleur aménagement des routes et de leur entretien, la construction de ponts, l'organisation même du service des postes comme service d'Etat, etc. entraînèrent une amélioration sensible de la vitesse des courriers, aux temps modernes. Ainsi, les courriers ordinaires réguliers mettaient, pour parcourir les principaux itinéraires, les délais moyens suivants :

Rome - Lyon : 10 à 12 jours;
Rome - Madrid : 26 à 28 jours par terre, 15 jours par mer;
Rome - Milan : 8 jours;
Rome - Gênes : 6 à 7 jours;
Rome - Venise : 4 à 5 jours;
Rome - Paris : 20 jours;
Rome - Bruxelles : 20 à 25 jours.

Ces délais représentent une vitesse de 75 à 100 kilomètres par jour pour les courriers ordinaires, celle des courriers extraordinaires allant de 250 à 300 kilomètres par jour.

Au début de l'ère dite industrielle, à partir de 1780, l'exécution de grands travaux et d'aménagements divers facilitèrent la transmission des nouvelles. Parmi ceux-ci sont à signaler principalement l'amélioration du tracé et du siège des routes, l'ouverture de routes de montagnes, le perfectionnement, par Chappe, du télégraphe optique, l'adaptation de la machine à vapeur, les presses rotatives. Ils ont eu pour effet de multiplier les modes de transport et la diffusion des nouvelles et de la culture : le nombre de voitures augmenta, les nouvelles circulèrent beaucoup plus, de nouveaux journaux virent le jour. Mais les méthodes de transmission elles-mêmes ne changèrent pas fondamentalement : les nouvelles continuèrent à circuler de jour uniquement et à une vitesse qui n'excéda pour ainsi dire pas celle du galop du cheval.

Une nouvelle époque dans l'histoire de l'information commence au cours des années 1840-1860, avec la propagation de certaines applications de la vapeur et de l'électricité. L'extension des chemins de fer dans les décennies postérieures à 1840 provoque rapidement, dans toute l'Europe et une grande partie de l'Amérique, la substitution du wagon postal à la voiture hippomobile ou au courrier à cheval. En quelques années, la vitesse moyenne passe à 50, voire à 60 kilomètres à l'heure.

Mais l'événement le plus important au point de vue postal fut l'unification de la taxe des lettres internes. Cette mesure rénova complètement l'organisation des Postes et l'échange des communications écrites. Elle instaura une taxe uniforme au lieu des taxes progressives basées sur les distances



Timbre-poste émis à l'occasion de la 1ère Conférence Postale Internationale. (Photo Inbel)



Un autobus vicinal de marque Brossel, avec carrosserie « Parisienne », mis en service dans le Luxembourg le 22 mars 1934. Remarquez la boîte postale à l'avant.

et donna ainsi au service postal interne son unité définitive. La Belgique fut le premier pays du continent qui, à l'exemple de l'Angleterre, appliqua cette mesure si rationnelle à partir de 1849. Elle fut ainsi amenée à créer en même temps les timbres-poste « pour éviter aux particuliers les déplacements auxquels le mode actuel d'affranchissement les obligeait et leur permettre d'affranchir les lettres pour l'intérieur du Royaume sans être obligés d'en acquitter le port en argent dans les bureaux de poste » (arrêté royal du 17 juin 1849).

Au cours des années suivantes, le service des Postes Belges dut étendre de plus en plus le champ de ses activités pour répondre aux grands progrès qui se réalisaient dans tous les domaines. C'est ainsi que l'Administration créa successivement les services des lettres recommandées (1847), des lettres avec valeur déclarée (1868), des mandats (1850) et bons de poste (1884), des exprès (1868), qu'elle se chargea de l'encaissement des quittances (1858) et des effets de commerce (1876), du paiement à vue des coupons d'intérêt, des dettes de l'Etat, etc. (1883), qu'elle prêta son personnel et ses guichets pour les opérations de la Caisse Générale d'Epargne (1870), de Retraite (1890) et d'Assurances sur la vie (1897) et pour la liquidation des pensions de vieillesse, qu'elle assura la vente des permis de pêche (1899) et s'associa aux services du télégraphe et des petits colis pour compte des Administrations des Télégraphes et des Chemins de fer.

En 1862, les services de transport publics effectuèrent en moyenne, journalièrement, les kilométrages ci-après :
 malles-poste : 5.585 km;
 messageries, diligences, etc. :
 — services quotidiens : 10.801 km;
 — services non quotidiens : 2.828 km;
 trains de voyageurs : 8.428 km.

Le nombre de bureaux de poste s'élevait à 407 en 1867, à 486 en 1875 pour passer à 1.686 en 1925 et atteindre, en 1950, un total de 1.942 et de 1.920 en 1961. Il était de 1.801 en 1970.

En avril 1913, à la veille de la première guerre mondiale, l'Administration des Postes instaura dans tout le pays le service des chèques et des virements postaux, cet organisme qui facilite tant les transactions commerciales et les échanges entre créanciers et débiteurs.

Au lendemain de l'armistice, la Poste accentua encore son rôle d'intermédiaire entre les autres services de l'Etat et le public, en se chargeant de la vente des timbres fiscaux ainsi que des timbres-retraite et des cartes de versement pour l'assurance des travailleurs en vue de la vieillesse et du décès prématuré.

En 1928, elle inaugura un service spécial de colis postaux qui, par sa régularité et sa célérité, obtint d'emblée la faveur du public.

La Poste a augmenté sans cesse la rapidité de ses transports, en recourant d'abord à des messagers, ensuite aux malles-poste, aux paquebots, aux chemins de fer, aux chemins de fer vicinaux et aux automobiles; un progrès immense dans ce domaine fut l'acheminement de la correspondance par la voie aérienne. Inauguré le 1er juin 1923, par l'utilisation de la première ligne aérienne exploitée par la SABENA sur le parcours « Bruxelles-Londres », le service d'expédition du courrier par avion s'est développé et étendu au cours des années suivantes, à mesure que se multipliaient les liaisons aériennes et que grandissait l'intérêt du public pour ce mode rapide d'acheminement de la correspondance.

La Poste belge, à elle seule, expédie en un an par la voie aérienne plusieurs milliers de tonnes de courrier à destination de l'étranger. Près de la moitié de ce courrier est transporté vers des pays européens, sans qu'il soit réclamé de surtaxe.

Mais peut-être ne nous contenterons-nous pas de ces moyens de transport rapides et verrons-nous bientôt la fusée postale téléguidée.

LE DERNIER INDICATEUR GÉNÉRAL DE LA S.N.C.V.

La S.N.C.V. n'éditera plus, à l'avenir, d'indicateur général comprenant les horaires de ses lignes ferrées et de ses services publics d'autobus. Celui actuellement en cours, valable du 30-5-1976 au 21-5-1977, sera le dernier. En effet, à partir du 22 mai 1977, il n'existera plus que des indicateurs régionaux.

Jusqu'en 1928, la S.N.C.B. et la S.N.C.V. publiaient leurs horaires propres, en brochures distinctes. A la fin de cette année parut le premier indicateur dit « double » ou « mixte ».

De 1941 à 1947, la S.N.C.B. ne s'est plus occupée d'imprimer les horaires des lignes vicinales. C'est en 1948 seulement que les indicateurs « mixtes » ont à nouveau vu le jour. Cela dura jusqu'au 30-5-1964.

Le 31-5-1964, la S.N.C.V. fit paraître un indicateur annuel purement vicinal, comprenant 392 pages et coûtant 35 F. Depuis lors, le nombre de pages de notre indicateur n'a fait que croître : 500 pages en 1967, 690 en 1972, 986 en 1976. A la suite de la décision de principe de la reprise, par la S.N.C.V., de la gestion des nombreux services publics d'autobus S.N.C.B., le nombre de pages de l'indicateur vicinal aurait encore augmenté considérablement.

Mais, si le volume s'accroît, le prix de vente augmente évidemment en proportion. Alors que le premier guide coûtait 35 F, le dernier était vendu à 120 F. Un nouvel indicateur général aurait été encore bien plus coûteux. A noter que l'édition de l'indicateur général n'est pas rentable et que les déficits enregistrés augmentaient d'année en année.

Dans ces conditions, il a été décidé de remplacer intégralement l'indicateur général par des indicateurs régionaux, dûment complétés par les horaires des anciens services publics d'autobus S.N.C.B.

Neuf brochures, une par province, seront publiées, au prix de 40 F sauf pour celle du Brabant qui coûtera 50 F.

Celles-ci pourront être obtenues aux sièges des directions régionales intéressées.

De plus, il sera accordé une réduction de 50 % pour tout achat d'au moins cinq indicateurs régionaux différents, effectué auprès d'une de nos directions régionales.

Les chauffeurs d'autobus et les receveurs vendront toutefois directement aux voyageurs l'indicateur de leur région.

Ceux qui le désirent pourront également se procurer la collection des neuf indicateurs, à moitié prix, dans les gares importantes de la S.N.C.B.

Le dernier indicateur général vicinal deviendra certainement bientôt pour les collectionneurs un objet de curiosité et de valeur.

NIVELLES ET ALENTOURS

Le Roman País (ou Pays) de Brabant est une terre de civilisation et d'histoire. Ici, la bataille de Waterloo, en 1815, décida du sort de l'Europe. Après ce fait d'armes, beaucoup d'artistes célèbres vinrent séjourner au Roman Pays, pour y trouver l'inspiration. Citons seulement Victor Hugo et Lord Byron.

Waterloo exercera toujours une attraction spéciale; mais tant d'autres sites de la région réclament notre attention. Sans devoir accumuler les kilomètres, on va de surprise en surprise. Pour découvrir la beauté du Roman País, il suffit de flâner un peu et de quitter les routes principales.

Connaissez-vous les environs généreusement boisés de Villers-la-Ville? Les vestiges de l'abbaye constituent la principale curiosité de la commune. Le monastère fut un des plus beaux et des plus prospères de l'Occident. Il fut fondé en 1146 par des moines de Clairvaux: en 1147, saint Bernard lui-même vint l'instituer. Pendant plus de six siècles, les Cisterciens l'occupèrent. Après les destructions par les Autrichiens, en 1789, la révolution française signifia non seulement la fin de l'existence de la communauté religieuse, mais aussi le démantèlement du grandiose complexe de bâtiments de l'abbaye.

Avez-vous déjà visité les trois « Monts » de Braine-le-Château (où l'église garde un gisant d'albâtre représentant une œuvre magistrale de l'art sculptural), le site de Bois-Seigneur-Isaac, la splendide panoplie des paysages de la vallée du Hain, vers Wauthier-Braine, le rustique village de Thines avec sa commanderie de Templiers, Ittre et Haut-Ittre, la fraîche campagne de Monstreux et de Bornival, les coteaux de Virginal, la vallée de Rebecq-Rognon, si bruyante jadis, quand tournaient les roues à aubes ou les godets des moulins, les cratères cyclopéens ouverts dans le sol de Quenast, le charme rural de Saintes,...

Braine-le-Château est une bourgade attrayante, où coule le Hain et d'autres ruisseaux. La commune est très pittoresque et accidentée. Le « pilori », qui se dresse sur la grand-place, est considéré comme l'un des plus remarquables du pays. Il fut érigé en 1521 par Maximilien de Hornes, chambellan de Charles Quint.

La Maison du Bailli date du 16^e siècle. C'est un bâtiment élégant avec un pignon bien équilibré.

Le Château est le plus bel édifice architectural de la région. Il est habité depuis le 14^e siècle. A diverses époques, il fut l'objet de travaux de transformations; seule l'aile ouest, avec ses deux grosses tours d'angle et ses meurtrières, a gardé un cachet moyen-âgeux. L'autre aile a été reconstruite en 1681. Les larges douves autour du château ont été conservées. Cette propriété privée n'est malheureusement pas accessible au public.

L'église Saint-Remy ne présente, extérieurement, rien de particulier. Le mobilier, par contre, est intéressant. L'église possède, en outre, un christ

en marbre blanc attribué à François Duquesnoy. Il y a aussi un magnifique gisant en albâtre de Maximilien de Hornes, décédé en 1542.

Contre le mur d'enceinte du château, se trouve un if séculaire, qui, d'après la tradition, aurait été planté par Martin de Hornes, le jour de l'exécution de Philippe de Montmorency, Comte de Hornes. Celui-ci fut décapité sur la Grand'Place à Bruxelles, le 5 juin 1568.

La rue des Comtes de Robiano longe le mur d'enceinte du château. A peu de distance, de l'autre côté du



Nivelles : la Collégiale Ste-Gertrude. (Photo C.G.T.-Buyle)

pont sur le Hain, on remarque le « vieux moulin » ou « moulin du château », déjà cité en 1226. Passé le moulin, la rue des Comtes de Robiano monte jusqu'à un croisement de routes champêtres. Sur l'autre versant, on distingue les trois collines appelées « Les Monts ».

Nivelles est incontestablement la capitale du Roman Pays. La ville, dont la fondation remonte aux premiers siècles de l'ère chrétienne, ne prit son réel essor qu'au début du VIII^e siècle, lorsque Pépin de Landen, maire du palais du roi Dagobert 1^{er}, s'installa dans la bourgade. Après sa mort, sa veuve, Itte ou Ida, y fonda, sur les conseils de saint Amand, l'évangéliste de la Gaule, un monastère dont sa fille Gertrude fut la première abbesse. Jusqu'en 1798, année au cours de laquelle la 55^e et dernière abbesse, Marie Vandernoot, fut dépossédée de ses biens, l'histoire de la ville resta intimement liée à celle de l'abbaye.

Si la ville fut épargnée durant la guerre 1914-1918, elle fut durement éprouvée par la dernière conflagration mondiale. Lors des bombardements aériens de mai 1940, Nivelles a perdu son hôtel de ville, une église (SS. Jean et Nicolas), une salle des fêtes et bon nombre de ses demeures historiques. Le centre de la cité fut particulièrement éprouvé (collégiale incendiée - 50 % des maisons détruites).

La Collégiale Sainte-Gertrude est, tant du point de vue architectural qu'archéologique, le monument le plus important du Roman Pays de Brabant. Elle fut édifiée, en plusieurs phases, dès la première moitié du XI^e siècle et consacrée, en 1046, par Wazon, évêque de Liège.

Cet imposant sanctuaire est resté, en dépit de multiples retouches et de certaines restaurations trop radicales, sinon arbitraires, l'un des plus éloquents témoignages que nous aient légués nos bâtisseurs romans. Son style, qui s'apparente au roman-rhénan, se distingue par son plan bicéphale, comportant deux transepts et deux chœurs opposés. Un puissant avant-corps occidental, terminé autrefois par une abside semi-circulaire, fut érigé dans la seconde moitié du XII^e siècle. Il se compose d'une forte tour carrée, flanquée de deux tourelles rondes, hautes de 50 mètres. La tourelle sud, dite « Tour Jean de Nivelles », abrite, depuis le début du XVII^e siècle, « Jean » ou « Djean de Nivelles », le célèbre Jacquemart en cuivre; celle du nord, appelée « Tour Madame » était jadis contiguë au palais de l'abbesse.

L'impressionnante flèche (60 mètres), d'inspiration gothique, qui dominait la tour centrale fut détruite par le bombardement du 14 mai 1940.

Cet avant-corps occidental, ou « Westbau », qui s'apparente aux avant-corps des églises de Trèves, de Mayence et de Maria-Laach, l'emporte cependant sur ces derniers, tant par l'élégance et la pureté de ses lignes que par la richesse de sa décoration,



Braine-le-Château : le château. (Cliché C.G.T. - Photo Ponoin)

quoique des restaurations irresponsables et de légères modifications irréflechies aient porté atteinte à la beauté de l'ensemble.

L'intérieur de la collégiale impressionne par ses dimensions (102 mètres de long). Divers remaniements y ont été apportés, notamment vers le milieu du XVIII^e siècle, lorsque les murs, piliers et arcades furent chargés d'ornements baroques. La dernière campagne de restauration, en laissant les matériaux utilisés apparents, a restitué au temple son austérité d'origine.

La collégiale possède beaucoup d'œuvres d'art, dont la plupart n'ont pas encore trouvé place dans le sanctuaire, parce que la restauration se poursuit. La crypte, qui se développe sous le chœur oriental, est considérée comme la plus vaste du pays (22 m x 10,50 m). Des fouilles méthodiques, sous la direction éclairée du professeur J. Breuer, ont permis de dégager les restes d'une église mérovingienne du VII^e siècle (tombes) et de remarquables vestiges d'une basilique carolingienne à trois nefs (IX^e siècle), avec un pavement de pierres concassées roses, un autel oriental et trace de deux autres autels anciens, l'un en bois, l'autre en grès.

Mais Nivelles n'a pas que sa collé-

giale Ste-Gertrude. On peut aussi visiter l'église des Récollets, la « Tour Simonne », le « Musée d'archéologie », le « Parc de la Dodaine », la Plaine des Sports, etc.

Que le Roman Pays de Brabant soit resté fidèle au passé, cela se traduit dans son culte de la tradition et du folklore. A l'occasion de la Saint-Michel, le coffre-reliquaire de sainte Gertrude est promené en procession, comme autrefois, à travers les campagnes avoisinant Nivelles. D'autres coutumes se perpétuent, ici et là, notamment à Villers-la-Ville, à Ittre et à Saintes. Certaines ont un caractère gastronomique. Ainsi en est-il, par exemple, à Tubize — où il convient d'apprécier le gâteau dit « Mirandaise » — et à Nivelles où, selon la saison, on déguste, de préférence accompagnée d'une « trappiste », une « tarte al'djotte » ou une « double »... qui tiennent, l'une comme l'autre, fermement à l'estomac !

Notre aperçu est loin d'être complet. Il y a encore tant d'autres choses à voir et à découvrir dans le Roman Pays. Mais ce qui caractérise avant tout cette région, c'est sa fidélité à son caractère propre. Elle entend assurer le respect de la nature et du patrimoine culturel. C'est une tradition, depuis des siècles.

7^e Prix Directeur général HOENS

En participant à un concours de dessin organisé dans nos maisons de vacances, les enfants de 6 à 12 ans des vacanciers peuvent faire valoir leurs dons de dessinateur et gagner un prix. Le Comité de Direction de nos maisons de vacances a examiné avec beaucoup d'attention les dessins réalisés en 1976 et attribua les prix aux concurrents suivants :

ZONNEBLOEM

- dessin colorié de Patricia Duchateau, fille de Egon Duchateau, ayant résidence administrative à Hasselt;
- dessin en noir et blanc de Johan Aerts, fils de Jozef Aerts, ayant résidence administrative à Lanaken.

ANNETTE ET LUBIN

- dessin colorié de Bruno Eelen, fils de Jozef Eelen, ayant résidence administrative à Louvain;
- dessin en noir et blanc de Francis Lorenzonetto, fils de Richard Lorenzonetto, ayant résidence administrative à La Louvière.

Toutes nos félicitations aux heureux lauréats et, d'ores et déjà, bonne chance aux concurrents de 1977.

NOCES D'OR

A ceux qui fêtent leurs noces d'or en 1977, nous rappelons qu'ils peuvent bénéficier d'un séjour gratuit d'une semaine dans une de nos maisons de vacances. Les demandes doivent être adressées au Service Social de la S.N.C.V., 14, rue de la Science, 1040 Bruxelles.

NOS VICINAUX

Périodique bimestriel pour le personnel
de la S.N.C.V.

Rédaction : rue de la Science 14 -
1040 Bruxelles.

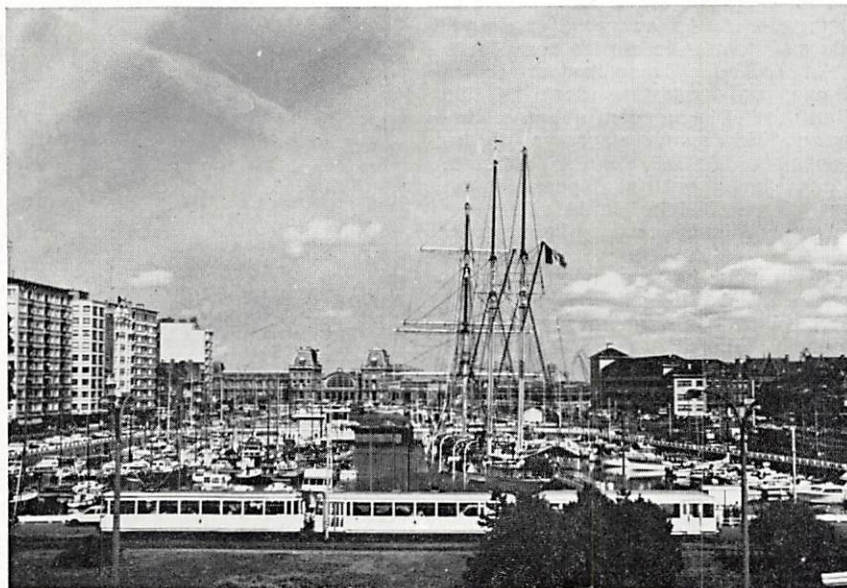
Téléphone : (02) 230.03.30 — Ext. : 335.
C.C.P. 000-0003227-26.

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

SUGGESTIONS POUR LES HÔTES DE NOS MAISONS DE VACANCES ET DE NOS APPARTEMENTS

AU LITTORAL

Si vous séjournez à la côte, faites quelques excursions en tram vicinal. Cela en vaut la peine. Vous découvrirez de beaux coins et des paysages attrayants. Et, ce qui ne gêne rien, vous voyagez gratuitement. Voici une vue sur le nouveau port des yachts à Ostende.



(Photo E. Roels)

A ANNETTE ET LUBIN

Si vous rayonnez à partir de Spa, ne manquez pas d'aller jusqu'à Limbourg, près de Verviers. C'est une petite ville médiévale, perchée sur un éperon, avec de nombreuses maisons de grande valeur architecturale. La place est une sorte de rue élargie, encore revêtue de galets roulés et de pavés rectangulaires.



(Photo Inbel)