



NOS VICINAUX

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

Le Décès de M. J. DESCHUYFFELEER

Sénateur - Administrateur de la S.N.C.V.

SURVENANT un peu plus d'un an après le décès de M. V. Sabbe, l'annonce de la mort de notre administrateur, M. Jozef Deschuyffeleer, a été apprise avec émotion à l'Administration Centrale.

Depuis quelque temps déjà la maladie l'empêchait d'assister aux travaux du Conseil d'Administration. Hélas, le 21 juin dernier, il succombait à l'âge de 45 ans, en laissant une veuve et cinq orphelins.

M. Deschuyffeleer était né le 15 juillet 1913, à Laeken, et l'on a rappelé, dans la presse, qu'il avait milité dès l'âge de seize ans dans les rangs de la J.O.C. ; toute sa vie a été empreinte d'un idéal social qu'il sut toujours défendre avec énergie.

Au début de la guerre, il était président national du mouvement jociste ; l'attachement à ses principes et son patriotisme lui valurent d'être arrêté par la Gestapo et incarcéré pendant quatre mois à la prison de Saint-Gilles. On se rappellera qu'après la guerre, alors qu'il se rendait à un congrès à Montréal, en compagnie de plusieurs personnalités belges, son avion s'écrasa à Gander ; il échappa à la mort, mais il dut subir l'amputation d'une jambe.

Dès qu'il le put, il reprit ses activités politiques et en 1950, il fut désigné comme président de l'aile flamande du parti social-chrétien ; nommé administrateur à la S.N.C.V. par arrêté royal du 1^{er} avril 1957, il était élu sénateur en 1958.

Au cours de la séance du Conseil d'Administration du 7 juillet, qui eut lieu à La Louvière, M. André, Président du Conseil, dans une émouvante improvisation, rendit hommage à la personnalité de M. Deschuyffeleer.

En saluant une dernière fois la mémoire du disparu, M. André exprima à sa veuve et à la famille l'expression des vives condoléances de la S.N.C.V.

NOS VICINAUX

Tirage 6.000 ex.

« Onze Buurtspoorwegen »,
tirage 6.800 ex.

Rédaction : 14, Rue de la Science,
Bruxelles

Téléphone : 11.59.90 - Extension 135

NOTRE PHOTO DE COUVERTURE

Les habitués du littoral auront reconnu, sans hésitation, le port d'Ostende avec les deux tours carrées de la gare maritime et celles plus caractéristiques de l'église Saints Pierre et Paul, patrons des pêcheurs.

(Photo Com. Général du Tourisme.)

L'opération « anti-poussière » sur les lignes du littoral

Au cours de la dernière assemblée générale, un échevin de Middelkerke s'était plaint des tourbillons de poussière soulevés par les convois de tramways et M. le Directeur Général lui avait promis d'envoyer, à titre d'essai, sur les lignes de la côte, un camion spécialement équipé pour nettoyer les gorges des rails et qui est utilisé sur le réseau du Hainaut.

Le problème n'est évidemment pas nouveau. En effet, le sable chassé des dunes par le vent s'accumule dans la gorge des rails ; par le passage des roues, ce sable est littéralement pulvérisé et, par temps sec, la dernière voiture du convoi entraîne un nuage de poussière.

Le camion-nettoyeur lance un jet d'eau qui humidifie et agglomère la poussière de sable qui souvent est durcie et adhère au rail. Un outillage détache ces concrétions sableuses, qui sont ensuite aspirées dans un réservoir porté par le camion.

Si ce n'est pas encore la solution idéale, il est certain que l'on a constaté un changement très appréciable lors de la traversée des citées balnéaires par nos motrices, que certains humoristes viennent de baptiser « tram à moustaches ».

Les Transports publics au Littoral

Quelques jours avant le début de la saison balnéaire, le Gouverneur de la Flandre Occidentale, M. le chevalier Pierre van Outryve d'Ydewalle, qui est également président d'honneur de l'Association touristique « West-tourisme », a invité les journalistes du pays à prendre connaissance des efforts déployés, conjointement par la S.N.C.B. et les Vicinaux, pour faciliter l'accès au littoral.

M. Ver Elst, Inspecteur principal à la S.N.C.B., rappela, au cours de son exposé, les étapes parcourues depuis 1935 dans la desserte du littoral et spécialement du littoral-ouest ; actuellement, pendant la saison, la durée du trajet Bruxelles-Adinkerke varie entre 1 h. 50 et 2 h. 24. Il insista également sur les avantages accordés au touriste d'un jour qui, arrivé par train à Knokke, à Ostende, à Blankenberge ou à Adinkerke, peut repartir d'une gare S.N.C.B. de son choix, après avoir parcouru une partie de la côte en vicinal.

Ce fut M. Valcke, Ingénieur en chef de la Direction de l'Exploitation de



Arrivée à la Panne du tram venant d'Ostende. (Photo Bazin.)

notre Société, qui signala aux journalistes tous les avantages offerts au touriste pour se déplacer d'une plage à l'autre.

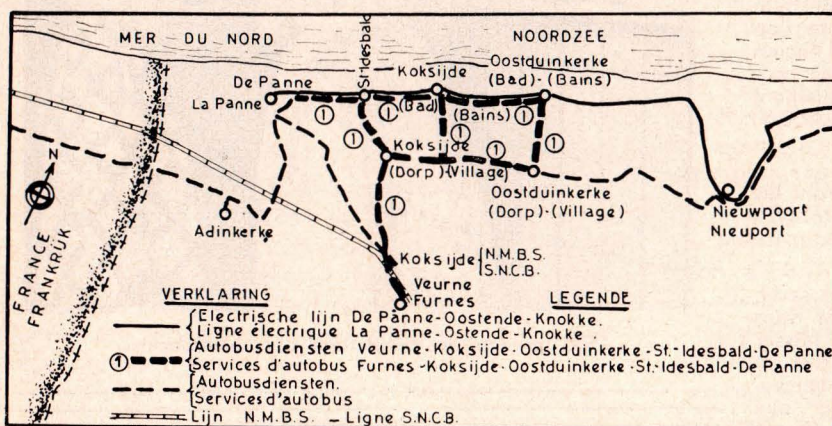
Il rappela que les motrices à bogies de la ligne La Panne - Ostende, poursuivent leur route, pendant la saison, jusqu'à Knokke, avec une fréquence de 30 minutes durant les mois de juillet et d'août. De plus, des trains rapides sont organisés pendant les week-ends d'été et aux jours d'affluence ; ceux-ci vont directement d'Ostende-Station à Nieuport-Ville, puis s'arrêtent aux principales stations balnéaires jusqu'à La Panne ; la durée du trajet est de 50 minutes, ce qui permet d'effectuer le voyage Bruxelles (Midi) - La Panne en 2 heures 14 minutes.

Nous ne reprendrons pas en détail l'exposé du porte-parole de la S.N.C.V. ; chacun sait notamment qu'un

service d'autobus relie les gares de Furnes, de Coxyde et d'Adinkerke aux plages d'Oostduinkerke, de Coxyde,



Sur le quai de la « halte » de la S.N.C.B. à Coxyde, un receveur des Vicinaux délivre à l'avance des billets valables sur l'autobus.



de St-Idesbald et de La Panne. Un autobus est prévu à l'arrivée de tous les trains entrant dans ces gares.

A La Panne, un service intensif d'autobus avec une fréquence de 20 m. assure la desserte des établissements Méli qui attirent beaucoup de monde.

On peut affirmer que la S.N.C.B. et la S.N.C.V. ont pris, dans leur domaine, toutes les mesures utiles pour assurer le succès de la saison 1959 au littoral.

NAMUR

Porte des Ardennes



Le pavillon du Syndicat d'Initiative. (Photos Roels.)

LE NOUVEAU BUREAU DES VICINAUX

Le square Léopold, à Namur, est situé entre la place du même nom et la place de la Station. Nous venons d'y faire construire un nouveau bâtiment en accord avec la ville de Namur et en commun avec la S.N.C.B., d'après des plans établis par la direction technique de l'Administration Centrale.

De l'autre côté de la chaussée, se trouvent les bureaux du Syndicat d'Initiative, logés dans un genre de villa, avec toit en ardoises, identique à celui du nouveau bâtiment vicinal qui lui fait face.

Cette nouvelle construction fait partie d'un plan d'aménagement du square Léopold, qui prévoit également la réalisation d'une gare d'autobus S.N.C.B.-S.N.C.V. après démolition du mur de clôture de la gare et du vétuste bâtiment qui nous avait servi jusqu'ici de bureau pour abonnements et de salle de gardes.

Le nouveau bâtiment a été inauguré le 1^{er} juillet dernier ; il comporte dans sa partie antérieure un local destiné à la vente de journaux, une salle d'attente pour le public, avec trois guichets pour la distribution des abonnements, ainsi qu'un bureau pour le chef de mouvement, dans lequel aura lieu également la vente des tickets aux agents.

La partie arrière comprend des installations sanitaires, un bureau de recettes et une salle de gardes.

Les facilités de ce coquet bâtiment ont certainement été appréciées tant par notre personnel que par notre clientèle. Le mur de clôture, que l'on aperçoit à droite de la photo, ainsi que l'ancien bâtiment vicinal vont être abattus et l'on va procéder à la construction des quais d'embarquement de la nouvelle gare d'autobus S.N.C.B.-S.N.C.V. en pavés mosaïqués.

La question du parage des autobus durant les heures creuses a également été étudiée et recevra incessamment une solution.

Ce nouveau bâtiment fait honneur à nos services techniques car il s'intègre parfaitement dans le décor de la place de la gare, qui voit passer en saison d'innombrables voitures étrangères et autocars parmi lesquels nos bus rouges manœuvrent avec une maestria qui fait honneur aux conducteurs namurois.



Vue du nouveau bâtiment. A droite l'ancien bureau.



Les guichets de distribution des abonnements.

Le Luxembourg Belge

Terre de vacances



La Semois à Tintigny sur la ligne d'autobus Arlon - Marbehan - Florenville.

Cette année, la Fédération touristique du Luxembourg a fait un gros effort pour attirer l'attention des touristes belges et étrangers sur les beautés naturelles de cette belle province qui comporte quelque 32 centres de villégiature.

L'électrification de la grande ligne Ostende-Arlon (n° 162), permet d'atteindre très rapidement le cœur des Ardennes dans des conditions extrêmement confortables (Bruxelles - Libramont 1 h 50').

On ne saurait assez répéter que les Belges qui désirent faire une cure de repos et de calme dans une région où l'air est pur et vivifiant ne doivent pas se déplacer à 1.000 km de chez eux quand ils ont le Luxembourg à proximité.

A tous ceux qui ont l'intention de passer quelques jours dans cette région, nous conseillons de choisir un de ces villages accueillants, où les hôtels et les pensions de famille assurent un gîte et une nourriture à des prix raisonnables.

Bien sûr, pour passer des vacances en Ardenne, il faut aimer la marche, mais partout des sentiers touristiques ont été créés par les Syndicats d'Initiative ou par le Touring Club, et presque toujours il y a moyen d'utiliser pour l'aller ou le retour des excursions les services d'autobus des Vicinaux.

Dans cette page, nous nous sommes limités à rappeler les plus beaux coins d'une vallée du sud de l'Ardenne, celle de la Semois.

*
**

Il y a dans cette région des promenades enchantées toujours nouvelles.

Les centres de rayonnement les plus courus sont Bouillon à l'imposante forteresse, et Florenville, proche d'Orval. De chacune de ces localités partent des services d'autobus Vicinaux et des circuits touristiques.

De Bouillon jusqu'à Alle, la Semois coule au fond d'un défilé de rochers, formant quelques-uns

des plus beaux panoramas de Belgique. Il faut voir, à Botassart, le célèbre « Tombeau des Géants » et de Rochehaut les « Crêtes de Frahan » (arrêt de cinq minutes dans les horaires des Vicinaux — point de vue récemment aménagé). A partir d'Alle, la vallée s'élargit.

Ce qu'il faut voir et savoir de :

BOUILLON sur la Semois ; ancien chef-lieu du duché de Lothier, qu'illustra Godefroid de Bouillon — 1^{re} Croisade —. Château-fort imposant, centre de promenades multiples (pêche, canotage).

CORBION : sur la Semois, site remarquable par ses promenades vers la Chaire à Prêcher, la Roche des Fées, etc...

ROCHEHAUT et **FRAHAN** sur la Semois ; dans un site splendide, un réseau de 35 km de promenades signalées ; des cabines de bain, bancs et abris touristiques sont à la disposition des villégiateurs.

ALLE sur la Semois ; à 5 km de Rochehaut, est également un centre de promenade et possède un nouveau complexe récréatif : tennis, golf miniature, plaine de jeux.

ORVAL : célèbres ruines de deux Abbayes du XII^e et du XVII^e siècle détruites lors de la Révolution française. Nouvelle abbaye monumentale, visite de 7 à 19 h.

FLORENVILLE s/Semois ; centre touristique ; nombreux hôtels. Derrière l'église, merveilleux panorama sur la vallée et la Lorraine belge.

LES DOLIMARTS : dans le cadre magnifique d'une propriété boisée de 175 ha., limitée en partie par la Semois et la frontière française, existe un centre de vacances.

Tous ces endroits sont desservis, plusieurs fois par jour, par des autobus des Vicinaux.

Les ventes à crédit... et ceux qui en abusent

NOS directions régionales vont incessamment recevoir un « Avis » relatif à l'application de la loi du 9 juillet 1957 sur les ventes et prêts à tempérament ; cette note a été rédigée également pour expliquer le régime des cessions de salaires et des saisies sur traitements et salaires.

Comme ce texte ne sera lu, en principe, que par les agents des services du personnel et du contentieux des Groupes, nous pensons qu'il est utile d'aborder ce problème dans « Nos Vicinaux » car, malgré les dispositions prises par la susdite loi, nous enregistrons encore trop de cas pénibles de saisies sur salaires.

Nous ne contesterons pas les avantages que peut présenter, surtout pour les jeunes mariés, le financement des achats à crédit par des sociétés spécialisées ou des grandes banques. La vente à tempérament répond à une nécessité de notre vie sociale actuelle ; malheureusement, elle a été plus d'une fois transformée par des gens sans scrupules en entreprise systématique d'usure et d'exploitation. D'autre part, certains de nos agents se sont déjà lancés dans des achats inconsidérés, totalement inutiles, ils n'ont pu continuer à honorer des traites d'un montant disproportionné aux ressources du ménage.

La loi de 1957 comporte des mesures très utiles pour prévenir les mécomptes :

- 1) Elle régleme toutes les ventes à crédit d'un montant supérieur à 2.000 F et inférieur à 150.000 F ;
- 2) Elle exige que l'acheteur règle un acompte immédiat de 15 p. c., qu'elle porte à 25 p. c. lorsqu'il s'agit d'acquisition d'automobiles destinées au transport de personnes, sans but professionnel ;
- 3) La durée des crédits est limitée suivant les catégories des achats, dont on sollicite le financement.

Celui-ci ne peut durer plus de 6 mois pour l'achat de jouets, l'organisation de voyages ou l'entreprise de réparations à des véhicules automobiles.

Le crédit est limité à 15 mois pour l'achat à tempérament de vêtements et sous-vêtements.

Il sera au maximum de 18 mois pour l'achat de fourrures, et de 24 mois pour l'acquisition de vélos, vélomoteurs, motos, scooters. Il sera de 30 mois pour les mobiliers, literies matelas, tentures, rideaux, tapis, postes de T.S.F., de télévision, pick-ups, tourne-disques, machines à coudre, foyers et cuisinières, lessiveuses à main, radiateurs, aspirateurs et appareils photographiques. Pour les autos d'occasion ayant plus de deux ans d'âge, le crédit accordé est de 24 mois.

Les voitures automobiles d'occasion ayant au plus deux ans d'âge : trente mois de crédit.

Seul le financement devant couvrir l'achat de voitures automobiles neuves et des armoires frigorifiques peut se répartir sur une durée maximum de 36 mois.

Ces délais se comptent à partir du 1^{er} du mois qui suit la date du versement de l'acompte. Une exception est faite en cas de financement de la vente par le vendeur lui-même ; il ne peut donner des bons d'achat pour plus de six mois quel que soit l'objet acheté.

- 4) Les charges qui s'ajoutent au capital prêté ont été strictement limitées :
 - 0,75 p. c. par mois pour un capital supérieur à 35.000 F ;
 - 0,90 p. c. par mois pour un capital supérieur à 10.000 F et inférieur à 35.000 F ;
 - 1,— p. c. par mois pour un capital supérieur à 5.000 F et inférieur à 10.000 F ;
 - 1,25 p. c. par mois pour un capital inférieur à 5.000 F.



Nous ne perdrons pas de temps à faire de la morale à ceux qui, malgré des ressources mensuelles des plus modestes s'obstinent à acheter des voitures automobiles ou des objets qui ne sont pas nécessaires.

Nous voulons surtout mettre les agents en garde contre les entreprises de certains démarcheurs qui tendent à placer des machines à coudre, à tisser ou à tricoter en alléchant les clients au moyen d'un contrat de travail. La ménagère se laisse tenter par les belles paroles du vendeur qui lui promet des rentrées d'argent supplémentaires, produites par son travail personnel sur cette machine. Les contrats sont signés sans avoir été lus et dès que les premiers travaux sont livrés, ceux-ci sont refusés sous divers prétextes. La ménagère reste avec une machine coûteuse et peu utile, mais les traites mises en circulation doivent être payées. La loi devra être appliquée ; même une plainte au Procureur du Roi restera sans effet. En effet, les vendeurs ont fait leur métier et ils se refusent à apprécier le travail d'un artisan à domicile.

On nous a récemment signalé le cas d'un père de famille qui avait acheté une machine à tricoter en signant un contrat par lequel il reconnaissait avoir versé 15 p. c. d'acompte et avoir reçu la marchandise. Or, la machine ne lui fut jamais livrée. Il refusa de payer, mais les traites étaient en circulation, il fut condamné par le Tribunal.

Un dernier cas aussi instructif : un particulier achète à crédit une machine à tricoter ; après la réception il constate qu'il y a un défaut à la machine, alors qu'il avait signé un reçu reconnaissant être en possession d'une machine en bon état de marche. Il se croit dans son droit de suspendre les paiements. La société de financement a exigé le paiement immédiat du solde dû, augmenté d'une amende conventionnelle ; la saisie-arrêt fut adressée à l'employeur du débiteur, qui fut obligé d'y donner suite.



Ceci ne doit pas vous amener à renoncer à tout achat à tempérament.

Mais, examinez sérieusement, avant tout achat, vos possibilités budgétaires et lisez attentivement toutes les conditions du contrat, afin de ne pas payer trop cher le plaisir de la possession anticipée d'un objet longtemps désiré.

Nos décorés dans les Ordres Nationaux

« Nos Vicinaux » est heureux de rendre hommage aux membres du personnel qui figurent au tableau des décorés de la promotion du 8 avril 1959.

Par leur dévouement et leur fidélité au travail, ils ont permis à la S.N.C.V. d'assurer l'exécution de la mission qui lui est confiée et partant ont bien mérité de la collectivité nationale.

ORDRE DE LEOPOLD

Est promu Commandeur :

M. Jack De Boeck, Ingénieur en chef-chef de service.

Sont nommés Chevalier :

MM. Cocriamont Georges, chef de bureau ; de Walque Roger, inspecteur ; Van Sina Alfred, chef de service de 1^{re} cl. ; Vinamont Alfred, chef de service de 1^{re} cl.

ORDRE DE LA COURONNE

Sont nommés Chevalier :

MM. Pinnoy Victor, chef de service de 2^e cl. ; De Boodt Jozef, chef de bureau.

Les Palmes d'Or sont décernées à :

MM. Champenois Elie, chef de station de 1^{re} cl. ; Laurent René, contrôleur ; Ridey Siméon, contrôleur.

Les Palmes d'Argent sont décernées à :

MM. Semaille Léon, brigadier ; Driesen Emiel, chef-receveur ; Meulemans Jozef, ouvrier d'élite ; Aspeslagh Edmond, ouvrier d'élite ; Hoedt Emiel, ouvrier qualifié ; Huyghe Pierre, ouvrier qualifié ; Merlevede Désiré, ouvrier qualifié.

La Médaille d'Or est décernée à :

MM. Borgmans Jozef, Ceulenaere Albert, Corveleyn Camiel, Debyser Alidoor, De Quanter Joannes, Hermans Lodewijk, Paulissen Willem, Poelaert Charles, Van den Bergh Frans, Van Haecke Alfons, Van Laethem Karel, Vidts Lodewijk, Wybo Jules, De Coster Jules, Melleker Jacques, Vandenberghe Maurice, conducteurs ; Bentin Oscar, Coussee Jozef, De Bruyn Adriaan, De Swerts Karel, Op De Beek Victor, Musch Gustaaf, Pauwelijn Jerome, Peeters Henri, Sleuwyter Julien, Somers Frans, Van Hassel Henri, Willeput Désiré, Deroubaix Georges, Michel Joachim, Navarre Jean-Baptiste, Saint Paul François, Roland René, receveurs ; Beeckmans Edmond, ouvrier semi-qualifié ; De Witte Georges, manœuvre.

ORDRE DE LEOPOLD II

Est nommé Officier :

M. Cuvelier Raymond, Inspecteur technique.

Est nommé Chevalier :

M. Leysen Petrus, commis de 1^{re} cl.

**

Les bijoux de ces décorations ont été remis, dans le Groupe d'Anvers, le 18 juillet dernier ; dans les autres Groupes, la cérémonie habituelle sera organisée aussitôt que possible.

Agents des Groupes mis à la pension

Mois de mai-juin 1959	Années de service	Groupe
VEKEMANS F., serre-frein	41	Anvers
FONTAINE J., ouvrier d'élite	41	Flandre occ.
ADAM C., serre-frein	37	»
LAMMENS R., conducteur él.	32	»
VAN LEUVEN D., receveur	42	Flandre or.
DE LANGE A., piocheur	38	»
VAN WAMBEKE A., chef receveur	34	»
DEN TANDT H., ouvrier qual.	32	»
VAN PUymbroEck P., machiniste	30	»
OSSOLA F., chef de service important	29	»
DE PAUW J., ouvrier qualifié	24	»
DE COCK D., ouvrier qual. 1 ^o cl.	22	»
STEEGMANS J., receveur	37	Limbourg
DESSERS H., piocheur	26	»
DAUBIES J., chef de service 2 ^o cl.	48	Brabant
SWALENS J.-B., commis aux.	47	»
VETSUYPENS K., serre-frein	45	»
SUYS K., receveur	44	»
RASPE J., receveur	42	»
OOMS J., receveur	39	»
GEWELT A., machiniste	38	»
EVRENONT L., magasinier	37	»
VAN LINT C., receveur	35	»
DEMOL G., conducteur él.	34	»
PIERACHE G., receveur	34	»
VAN MEIR L., piocheur	34	»
GEEROMS J., serre-frein	33	»
LAUWERS J.-B., manœuvre	32	»
DE RIDDER F., receveur	30	»
DEDAVE L., piocheur	29	»
BINET P., machiniste 1 ^o cl.	42	Liège
MALHERBE G., ouvrier qual.	35	»
YANS V., piocheur	26	»
HABRAN W., chef de service 2 ^o cl.	42	Namur-Lux.
ROMAIN M., brigadier	31	»
GILLES A., conducteur él.	36	Hainaut
LARDINOIS N., chef-piocheur	32	»
BOURET J., piocheur	27	»
BAUDUIN T., conducteur él.	25	»

Nouvelles des groupes

GRUPE DU BRABANT

Depuis le 5 juillet 1959, un service public d'autobus Nivelles - Braine-l'Alleud - Virginal a été mis en activité en remplacement de la ligne ferrée (26,214 km).

ACTE DE PROBITE

Un officier de police de Molenbeek-St-Jean, M. Borremans, a tenu à écrire une lettre au Directeur du Groupe du Brabant, pour le féliciter de l'honnêteté de deux agents, Briaert J. (receveur) et Kestemont A. (conducteur).

Son épouse, ayant oublié sa sacoche dans le tram « O », ne s'en est aperçue que trois heures après et a pu la récupérer le jour même.

GRUPE DU HAINAUT

Le 8 juin 1959, une variante par le centre de Havay au service public d'autobus Binche - Givry - Frameries a été mise en service.

GRUPE DE LIEGE

L'exploitation électrique de la section Herstal - Bassenge - Riemst a cessé depuis le 1^{er} juillet. Depuis cette date, la ligne Liège - Bassenge - Riemst est exploitée intégralement par un service d'autobus.

Cercle récréatif des Tramwaymen de Namur

Ce cercle qui connut de beaux jours et des manifestations mémorables, s'était quelque peu assoupi pour diverses raisons.

Il vient d'être repris en mains par le collègue A. Praile qui a réussi à reformer une équipe de balle-pelote laquelle s'est très bien comportée en championnat corporatif.

M. Praile serait désireux de contacter les responsables d'équipes similaires d'autres Groupes pour tenter d'organiser des rencontres comme celles qui, il y a 7 ou 8 ans, connurent un beau succès.

Ecrire : A. Praile, 28, rue Foyer Jambois à Jambes-Namur.

LA VIE VICINALE

NAISSANCES

BRABANT

AUGUSTA chez M. ERAETS E. (Bekkevoort).
 MARGOT chez M. D'HAESE J. (Erpe).
 OLIVIER chez M. VERBUSTEL M. (Waterloo).
 KARINE chez M. FREDERICKX G. (Bertem).
 LENA chez M. DE WAEGENEER A. (Gooik).
 BRIGITTE chez M. DE SMET L. (Anderlecht).
 PATRICK chez M. SCHOUKENS J. (St. Kwintens-Lennik).
 WILFRID chez M. LIEFFERINCKX Fr. (Vlezenbeek).
 CELINA chez M. ROELANTS J. (Grimbergen).
 RUDY chez M. LAUWERS M. (Humbeek).
 MARLEEN chez M. PEETERS M. (Meise).

HAINAUT

BRIGITTE chez M. STOURME F. (Ghlin).
 LUCIEN chez M. LEPAGE A. (Couillet).
 CHRISTIAN chez M. DEPREZ E. (Leval-Trahegnies).
 MARTINE chez M. PAYE R. (Jumet).
 JEAN-MARC chez M. BLONDIAU F. (Frameries).
 DANIEL chez M. DHONDT L. (Tournai).
 DIDIER chez M. HICQUET F. (Frasnes-lez-Gosselies).
 JACQUES chez M. WERY V. (Courcelles).
 JEAN-LOUIS chez M. LELOUP L. (Belgrade-Namur).
 ALAIN chez M. NEMEGHAIRE C. (Houdeng-Goegnies).
 MARTINE chez M. ROUSSEAU L. (Dour).
 DANIEL chez M. DESMET-JOUY E. (St-Vaast).

NAMUR-LUXEMBOURG

MARC chez M. LAURENT Z. (Doische).
 GEORGES chez M. SCHLECHTER E. (Houffalize).
 BRIGITTE chez M. GERARD F. (Namur).

LIEGE

FABIENNE chez M. PALMANS L. (Bassenge).
 DIDIER chez M. HANNAY N. (Lens s/Geer).
 JEAN-CLAUDE chez M. BRAIPSON J. (La Reid).
 FELIX chez M. COLSON J. (Zichen-Zussen-Bolder).
 ANDRE chez M. DELHASSE A. (Liège).
 MARIE-JOSE chez M. JANSEN E. (Herve).
 MARIE chez M. LENAERTS G. (Zichen-Zussen-Bolder).
 REGINE chez M. MASY J. (Braives).
 ROSE-MARIE chez M. PAULUS G. (Gemmenich).
 CHANTAL chez M. ROYEN H. (Rixingen).
 RAYMOND chez M. SCHROERS H. (Montzen).
 MARIE-ANGE chez M. SPEE J. (Barchon).

MARIAGES

BRABANT

M. WOESTIJN J. a épousé Mlle DELALEEUWE N.
 M. BOTSON H. a épousé Mlle VAN EYCKEN L.
 M. CAMU J. a épousé Mlle VAN DEN BOSSCHE H.
 M. VAN DER VELDEN J. a épousé Mlle MAGERMAN.
 M. GETTEMANS a épousé Mlle DE GREEF J.

HAINAUT

M. VASKO L. a épousé Mlle WITEZAK J.
 M. MATUSZAK V. a épousé Mlle BERTEOTTI M.
 M. JEAUMONET G. a épousé Mlle GHEUX G.
 M. BLOCTEUR a épousé Mlle ROUET P.
 M. POUCKET A. a épousé Mlle MINIQUE P.

NAMUR-LUXEMBOURG

M. GOFFIN a épousé Mlle BATAILLE Y.
 M. PETIT a épousé Mlle ROULIN A.

LIEGE

M. DAENEN C. a épousé Mlle MOORS A.
 M. EVRARD L. a épousé Mlle GILSON M.
 M. MONARD J. a épousé Mlle PAULY L.

GROUPE DU BRABANT



M. Daubies.

M. Daubies, née le 15 mai 1894 à Lennik-Saint-Quentin, entra en service comme receveur le 15 mai 1911 et fut nommé contrôleur en 1920. A l'époque où le réseau du Brabant était encore exploité par diverses sociétés et même au début de la reprise, il fut « le » contrôleur du dépôt de La Roue et de la ligne Bruxelles - Hal.

En 1933, il fut nommé chef de station à Leerbeek. Il acquit le grade de chef de dépôt de 1^{re} classe en 1937, puis il fut promu chef de mouvement de 1^{re} classe le 1^{er} janvier 1946. Ensuite il obtint le grade de chef de service de 2^e classe le 1^{er} janvier 1958 avec lequel il termina sa belle carrière le 31 mai 1959.

LES LONGUES CARRIÈRES



J. Malherbe

A début le 21 juillet 1918 au dépôt de Spa comme ouvrier-monteur. Affecté à la ligne aérienne, il y est resté toute sa carrière.



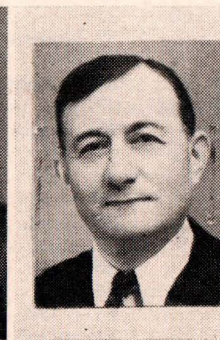
F. Vekemans

Est entré aux Vicinaux, au dépôt de Merksem, le 12 juin 1912 en qualité de manœuvre. Il est resté attaché à ce dépôt pendant 41 ans.



D. Van Leuven

Est entré en service aux Vicinaux de la Flandre Orientale le 8 mai 1913, comme veilleur de nuit. Il devint successivement chauffeur et machiniste de train vapeur en 1926. Il passa à l'autorail en 1936.



Is. Van Lint

Né le 4 avril 1894, est entré en service le 1^{er} mars 1920, en qualité de receveur, au dépôt de Dilbeek qu'il n'a pas quitté durant toute sa carrière.



J. Raspé

Né le 27 mai 1894, est entré en service le 1^{er} mai 1914, en qualité de receveur, au dépôt de Leerbeek où il est resté près de 45 ans.

GROUPE NAMUR-LUXEMBOURG



HABRAN Walter

Entra en service le 1^{er} septembre 1917 à Amberloup en qualité de chef de sta-

tion ; il fut promu contrôleur le 1^{er} janvier 1921.

En 1937, il passa comme chef de station de 1^{re} classe au dépôt de St-Hubert, jusqu'au 1^{er} janvier 1941, date à laquelle il revint occuper le dépôt d'Amberloup.

Ses grandes aptitudes au travail et sa connaissance approfondie de la province du Luxembourg, le firent désigner pour s'occuper spécialement du service du Mouvement de cette province, en qualité de chef de mouvement de 2^e classe le 1^{er} janvier 1942, et ensuite, comme chef de mouvement de 1^{re} classe le 1^{er} janvier 1954, et enfin, avec le grade de chef de service de 2^e classe le 1^{er} janvier 1955. C'est avec ce titre que, le 30 avril dernier, il termina une longue carrière de 42 années de service passées uniquement dans cette province du Luxembourg, qui lui est si chère.

Les
PROPOS
du



Contrôleur BOUDARD

RECEVEUR : Tiens, bonjours contrôleur ! Voilà un petit temps qu'on ne vous a plus vu sur un tram.

BOUDARD : Et cependant je lui garde toujours ma préférence, car j'y ai fait mes premières armes, et, comme je viens d'apprendre les circonstances d'un accident survenu sur une ligne électrique, je voudrais vous en donner les détails : il s'agit d'une ligne dont la majeure partie du tracé est en alignement, sauf en deux endroits.

R. : Et c'est évidemment dans une courbe que l'accident est arrivé ?

B. : Exactement. Au dernier point de croisement avant le terminus, un tram, venant de la ville, se présente devant la signalisation qui est hors de service depuis quelque temps. Généralement, à cet endroit il n'y a pas de croisement régulier.

R. : Et l'ordre de marche ?

B. : Justement, si le conducteur et son chef-train avaient consulté la planchette, ils auraient vu qu'à ce voyage, l'heure de passage était soulignée pour indiquer un croisement.

R. : Et ils passent outre...

B. : Oui, hélas, et sans piloter. A l'autre bout de la section, au terminus, le convoi part avec quelques minutes de retard, pour des raisons mécaniques. Le conducteur est persuadé que son collègue, qu'il connaît, l'attendra ; il accélère l'allure de son train et c'est la collision.

R. : Mais s'ils s'étaient trouvés sur une ligne droite ?

B. : Relisons le Règlement d'Exploitation : Article 14 — Signalisation automatique § D...

« En alignement, par bonne visibilité à plus de 300 mètres, le train pourra être conduit prudemment en usant des signaux avertisseurs, mais en faisant arrêt à 200 m des courbes pour permettre au receveur de précéder le train. »

R. : C'est la routine quotidienne qui amollit la volonté.

B. : Sans doute, mais cela ne peut constituer une excuse.

Ces deux conducteurs, par ailleurs bien notés, ont tous deux parcouru une section non signalée SANS PILOTER leur train, précisément à un endroit où la visibilité était nulle. C'est cela qui est impardonnable et dès lors on ne peut plus parler de fatalité. En cas de signalisation avariée, on ne peut pas dire : « je connais la ligne par cœur ». Il faut appliquer sans discussion le règlement qui est formel. Dans un pareil cas, personne ne vous reprochera jamais un retard inévitable.

Un signal qui ne fonctionne pas doit enclencher dans l'esprit du conducteur la notion : DANGER — PILOTAGE.

Remise de décorations



La cérémonie annuelle au cours de laquelle la Direction rend hommage à la fidélité au travail de ses agents a eu lieu le dimanche 7 juin.

M. le Directeur, après le discours de circonstance, épingla personnellement les décorations. Il remit ensuite à M. G. Van Hoey, la décoration des palmes d'argent de l'Ordre de la Couronne et à la famille de M. Camille Brandt, Chef de service de 1^{re} classe, le bijou d'Officier de l'Ordre de Léopold II ; l'intéressé, qui était absent par suite d'une longue convalescence, a pu, depuis lors, reprendre son service.

35 ANNEES DE SERVICE

Médaille civique de 1^e classe

MM. POULIT, J., chef-piocheur ;
LAPIERRE, G., piocheur ;
SCHMIT, N., chef-receveur ;
MEUNIER, L., chef-piocheur ;

VANDERUISE, C., conducteur-el. ;
GODFROID, L., chef-receveur ;
PIRSON, A., ouvrier d'élite.
LAMBERMONT, Z., piocheur.
LIBAN, M., ouvrier qual. ;
LOISEAU, F., serre-frein ;
ROMAIN, M., brigadier ;
LECART, J., chef-receveur ;
LANSIVAL, J., chef-receveur ;
SAINTVITEUX, N., chef-pioch.

25 ANNEES DE SERVICE

Médaille civique de 1^e classe

MM. BEAUFAYS, R., instructeur ;
JACQUES, M., contrôleur.

Médaille civique de 2^e classe

MM. EVRARD, E., receveur ;
TRUSSART, M., conducteur A.B. ;
COLIN, M., receveur ;
MATTLER, A., chef-receveur.

Les anciennes lignes Vicinales aux frontières



Depuis longtemps, la rédaction de « Nos Vicinaux » avait l'intention de faire l'histoire des diverses lignes vicinales aboutissant aux frontières et qui furent en liaison ou en correspondance avec des lignes secondaires des pays voisins.

Il nous est apparu qu'en cette année anniversaire, il serait intéressant de montrer à quel point ces liaisons internationales par voies ferrées métriques avaient retenu l'attention des premiers dirigeants de notre Société.

Nous commençons, dans l'article ci-dessous, par la description des lignes aboutissant à la frontière hollandaise et qui avaient leur origine dans l'actuel Groupe d'Anvers.

Dans les prochains numéros, nous terminerons l'énumération des liaisons ferroviaires à voie étroite avec les Pays-Bas, puis nous continuerons par le Grand-Duché, l'Allemagne et la France.

Il nous restera alors à faire connaître aux lecteurs les particularités des lignes d'autobus « frontalières » actuelles.

PREMIERE PARTIE : LES PAYS-BAS

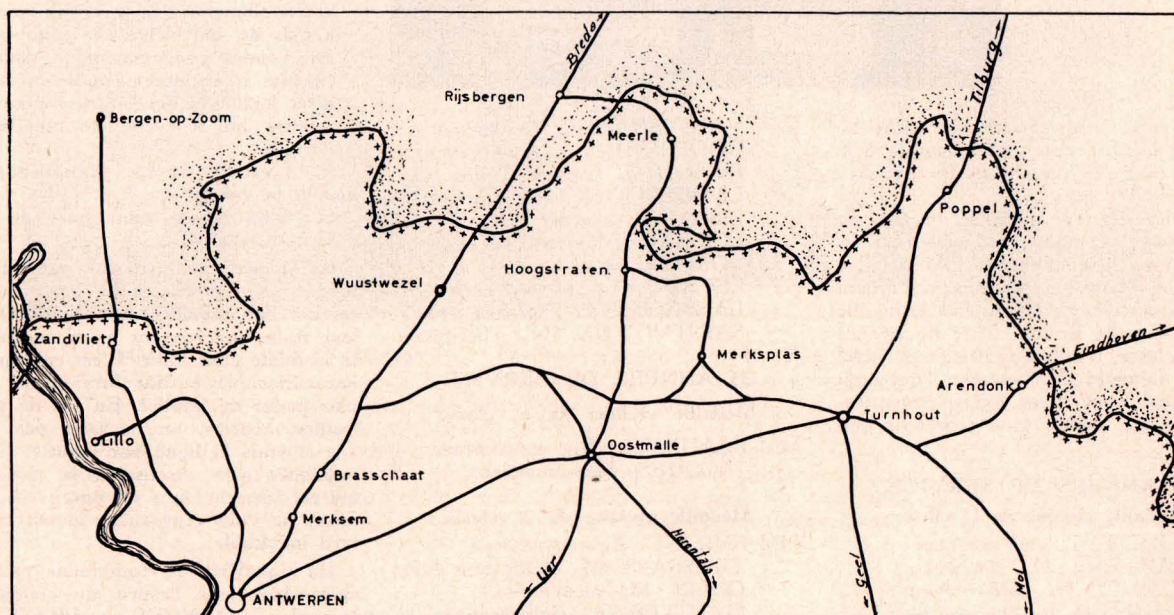
ANVERS - WUUSTWEZEL VERS BREDA

Nous avons déjà donné l'historique de cette ligne dans l'article que nous avons consacré au réseau des Polders

(N.V. n° 76).

Nous avons raconté en détail dans l'article précité comment l'exploitation de cette ligne fut confiée, à titre provisoire, à une société belge et à une société néerlandaise (la Zuid-Nederlandsche

Stoomtramweg Maatschappij) laquelle était concessionnaire de la ligne Breda - frontière belge, exploitée depuis le 15 mai 1900. Cette ligne se terminait au village-frontière de Wuustwezel; nous avons dit également comment ce contrat fut



annulé le 3 septembre 1907 pour finalement aboutir à la création de la société d'exploitation « Les Vicinaux Anversois ».

Cette ligne fut une des premières du Groupe d'Anvers à être électrifiée. En effet, dès le 18 mai 1909, la section Merksem (Vieille Barrière) - Brasschaat (Village) fut exploitée par tramways; puis, le 15 juillet 1913, ce fut le tour de la section Brasschaat (Village) - Brasschaat (Polygone).

La dernière section Brasschaat (Polygone) à Wuustwezel-frontière fut, pendant près de 40 ans, exploitée successivement par machine à vapeur et autorail. Ce n'est que le 22 décembre 1952 que cette section de la ligne directe « Anvers - Wuustwezel » fut électrifiée.

ANVERS - ZANDVLIET VERS BERGEN-OP-ZOOM

La concession fut accordée en date du 9 août 1887. La section Merksem (Ijskelder) - Zandvliet fut ouverte au trafic le 4 novembre 1887 et la section Ekeren - Wilmarsdonk - Lillo (fort) le 1^{er} octobre 1888. A Zandvliet (voir photo et carte), la ligne était en liaison avec celle de Zandvliet - Bergen-op-Zoom, exploitée par la société hollandaise « Antwerpen - Bergen-op-Zoom - Tholen ».

Cette ligne n'a jamais été exploitée par autorail et l'on est passé, sans transition, de la machine à vapeur à la motrice électrique. Le 19 juin 1927, la section Anvers - Ekeren (Dijk) était mise sous tension et le 31 mai 1931, le tram électrique atteignait Blauwhoef et Zandvliet (1).

(1) Il existe encore une ligne électrique qui aboutit à Putte (frontière hollandaise); il s'agit de la ligne Anvers - Kappellen - Putte, dont nous avons rappelé les dates de mise en exploitation dans le n° 76 de « Nos Vicinaux ».



TURNHOUT - POPPEL VERS TILBURG

C'est en 1902 que furent terminées les études des travaux entre Turnhout et Poppel. Le tracé entre Poppel et la frontière dépendait du choix du point de passage de la frontière (la ligne devait être reliée à une ligne projetée vers Tilburg). La section Turnhout - Poppel fut mise en service le 21 avril 1906 et la partie entre Poppel (Village) et Poppel (Frontière) le 1^{er} mai 1909.

La ligne donnait correspondance avec une ligne vers Tilburg qui avait été mise en exploitation en 1907.

La traction à vapeur subsista sur la ligne Turnhout - Poppel jusqu'en sept. 1933, année où l'on vit apparaître les autorails. De 1940 à 1948, cette liaison fut exploitée, de pair, par la S.N.C.V. au moyen d'autorails et par un fermier avec des autobus.

Depuis plus de dix ans, cet exploi-

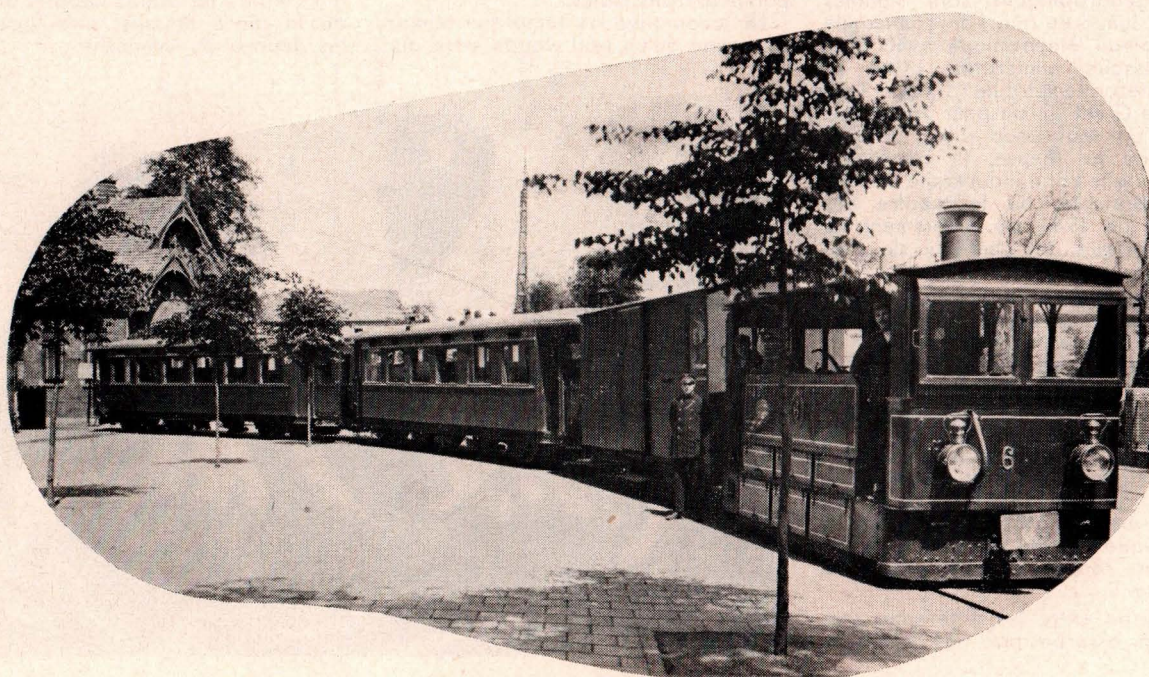
tant assure des services directs Turnhout - Tilburg.

TURNHOUT - ARENDONK VERS EINDHOVEN

L'arrêté de concession de la ligne Turnhout - Arendonk parut au Moniteur du 24 août 1892.

Lors de la mise en adjudication de l'exploitation, c'est la Société « Antwerpsche Maatschappij voor den dienst van Buurtspoorwegen » qui l'emporta; elle obtenait également l'exploitation de la ligne Turnhout - Mol qui avait une section commune avec la ligne Turnhout - Arendonk entre Turnhout (Station) et Oud-Turnhout. Les travaux de la section Turnhout - Arendonk (Canal) furent terminés le 1^{er} mai 1893 et c'est le 1^{er} juillet 1894 qu'une locomotive vicinale atteignait Arendonk-frontière.

Trois ans plus tard, cette ligne put assurer la correspondance avec une ligne à voie étroite Eindhoven - Bladel - Reusel - frontière belge.



Un convoi de la Z.N.S.M. quitte Breda en direction de la frontière belge. (Cliché B.B.A.)

La ligne Turnhout - Arendonk a vu apparaître l'autorail en mai 1932.

C'est le 16 mai 1949 que fut inauguré un service d'autobus de substitution qui fut confié à un exploitant dont les véhicules assurent aujourd'hui la correspondance vers Eindhoven avec les services de la société néerlandaise B.B.A.

TURNHOUT - HOOGSTRATEN - MEERLE VERS RIJSBERGEN

Dès 1890, une demande de concession fut adressée au Gouvernement en vue de la création d'une ligne allant de Hoogstraten à la frontière néerlandaise

dans la direction de Rijsbergen (Hollande). La commune de Meir exigea cependant une modification du tracé et la S.N.C.V. fit, le 9 février 1891, une nouvelle proposition de tracé par Meir au lieu de Meerle, en direction de Zundert (Hollande) vu l'importance de cette commune. Diverses difficultés surgirent et finalement la concession fut accordée pour une ligne Hoogstraten - Meerle-frontière, vers Rijsbergen, et la Société exploitante « Antwerpsche My voor den dienst van Buurtspoorwegen » assura également l'exploitation en territoire néerlandais.

La section Hoogstraten - Meerle ((frontière) fut mise en exploitation le 20 mars

1899 et la partie sur territoire néerlandais, le 1^{er} septembre 1899 ; cette ligne donnait correspondance à Rijsbergen avec la ligne Wuustwezel - Breda (voir carte).

Comme pour la plupart des lignes vicinales de la région, les autorails apparurent en mai 1932 sur la section Hoogstraten - Meerle.

Ceux-ci furent à leur tour remplacés par des autobus le 26 février 1941.

Depuis lors, cette ligne est exploitée par une société fermière dont les services donnent correspondance avec les autobus de la B.B.A. vers Breda.

(A suivre.)

LA BELGIQUE MINIATURE

à Braine-l'Alleud

n'est qu'à 300 mètres d'un arrêt du tram vicinal

C'est, en effet, à l'arrêt de Merbraine, sur la ligne électrique Bruxelles - Braine-l'Alleud, qu'il faut descendre pour atteindre le parc de la « Belgique Miniature », après être passé au pied du Lion de Waterloo.

« Belgique Miniature » constitue une reproduction fidèle d'une carte de Belgique 2.500 fois plus petite que l'original, c'est-à-dire qu'elle est plus grande que celle que l'on a pu admirer à l'Exposition. Au point de vue de la planimétrie (mesures des surfaces planes), les cotes ont été relevées avec les concours de spécialistes sur les cartes de l'Institut cartographique Militaire.

Chaque localité est représentée par un clocher ou par un monument historique connu ; les routes sont indiquées de même que les fleuves, canaux, les points culminants, etc...

Cette carte constitue un merveilleux instrument didactique, car tous les points géographiques sont signalés par des lumières que l'on commande d'un tableau électronique avec boutons-poussoirs numérotés, placé sur une plateforme établie dans « l'enclave de Givet » ; on peut apercevoir ainsi, d'un seul coup d'œil, tout le bassin de la Meuse, le bassin de l'Yser ou telle zone industrielle ou telle région agricole, ou le théâtre des combats de 1940, ou simplement tel site historique, tel chef-lieu de canton...

La carte comporte un complément économique : le « ring ». Celui-ci est un prolongement circulaire de la carte, qui est placé en contrebas. Là, le visiteur peut se promener parmi les maquettes des entreprises belges participantes ; toutes ces maquettes, conçues de façon à pouvoir résister aux intempéries, sont réalisées au 1/30 de leur grandeur réelle. Toutes les sociétés belges offrant un caractère économique ont été invitées à participer à la réalisation de « Belgique Miniature ».

La liaison entre les différentes sections est assurée par des voies de

communication à l'échelle sur lesquelles vous reconnaîtrez notamment deux maquettes d'autobus S.N.C.V. offertes par notre société.

Mais il est une attraction de ce parc de Belgique qui est assurée d'obtenir le plus grand succès, c'est le train miniature qui roule sur une voie longue de plus de 450 mètres, image fidèle — au 1/30 — d'une voie grandeur nature. Les rails proprement dits sont en bronze, pour éviter toute corrosion, rouille ou oxydation.

La locomotive tire le train à la vitesse réelle de 3 km/h. C'est une machine du type Montréal n° 29 très typique du réseau belge, longue de 75 cm. ; elle pèse 7 kilos et est propulsée par un moteur électrique.

La locomotive marche à l'électricité, mais on n'a pas utilisé la suspension caténaire avec loco à pantographe ; il s'agit ici d'une vraie locomotive, conçue pour fumer et siffler et qui utilise un courant de 24 volts amené par deux rails isolés.

La locomotive ne remorque temporairement qu'un seul wagon, mais plu-

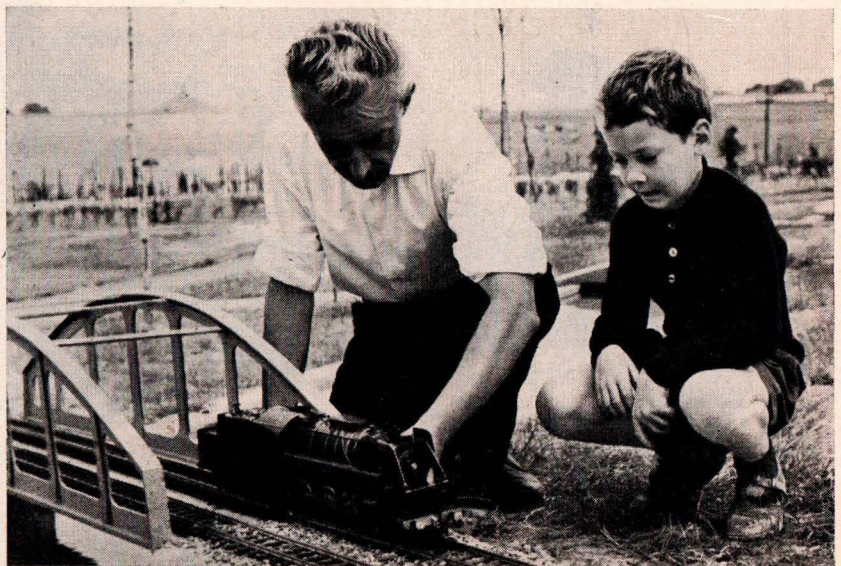
sieurs wagons de marchandises sont en construction.

La Belgique miniature est admirablement située dans un vallonement de la vaste plaine de Waterloo.

Ajoutons qu'en semaine, il y fait très reposant ; des dispositions ont été prises, en effet, pour que l'allure champêtre, la beauté et la tranquillité du site soient respectées.

En ce qui concerne les prix d'entrée, signalons que les enfants jusqu'à 6 ans sont admis gratuitement, ceux de 6 à 12 paient 10 F et que les adultes appartenant aux grandes associations nationales ou touristiques, paient 17 F.

Quand nous vous aurons dit que la « Belgique Miniature » est ouverte tous les jours, de 9 à 22 h., vous en saurez assez pour renseigner vos clients habituels. Mais attention, en semaine le tram Bruxelles - Braine-l'Alleud part de la place Jamar, de 9 h. 08 à 11 h. 36 et de 14 h. 12 à 15 h. 50 ; les autres départs ont lieu de la place Rouppe, ainsi que tous les départs du dimanche.



Concours-Record de sécurité

SITUATION AU 30 JUIN 1959

1.597 jours, soit 4 ans et 4 mois sans accident chômant, voilà ce que réalisait l'équipe « Omal - Verlainne - Jemeppes » au 30 juin dernier.

Dans le Groupe de Namur-Luxembourg aucun accident avec chômage ne s'est produit depuis près de 4 mois !

Voilà un autre genre de record non moins appréciable.

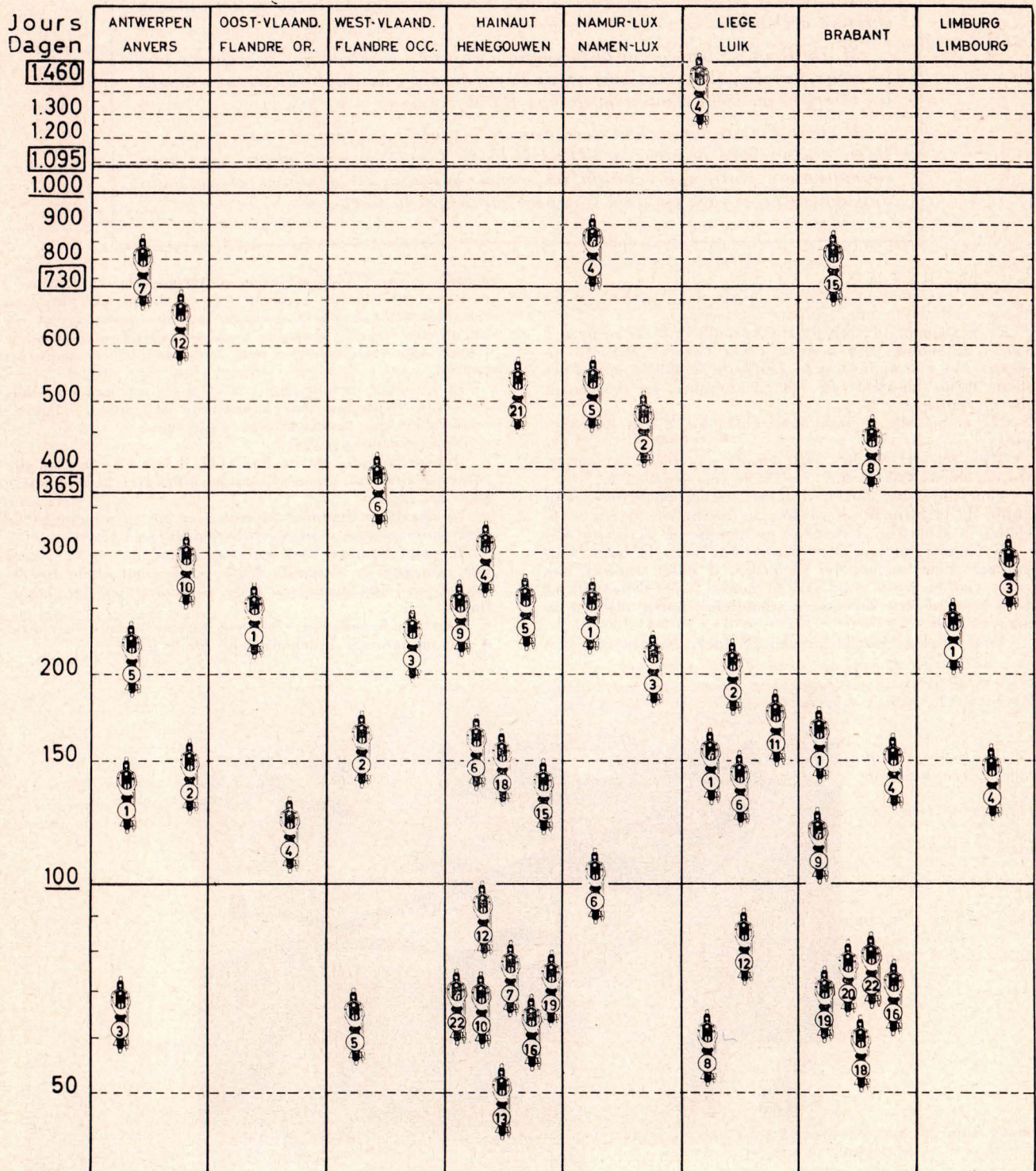
L'équipe 4, « Atelier Andenne », deuxième au classement général, s'élance vers le « 1.000 ».

Regrettons la chute du 11 à Anvers, mais félicitons les membres de cette cou-

rageuse équipe qui s'est maintenue 4 ans sur la piste.

Le Hainaut progresse toujours. Nous relevons 14 équipes sur 21, ce qui constitue une belle moyenne.

Au Brabant, déplorons l'abandon du 11 et espérons maintenant que les équipes 1, 4 et 9 tiennent bon.



Un voyage en

TRAM A VAPEUR

avant 1914

Il y a quelques années déjà que M. l'ingénieur De Bodt a pris sa retraite. Après avoir débuté en 1913 aux Vicinaux de Louvain, il fit toute la guerre 1914 à 1918 dans le secteur vicinal. Après l'armistice et un passage aux Vicinaux du Limbourg, il entra à la Société des Tramways du Littoral et termina sa carrière à Ostende.

M. De Bodt a bien connu la machine à vapeur ; il aurait pu en réparer une les yeux fermés ; il a vécu également l'épopée des tramways électriques depuis les motrices au frein à main jusqu'aux P.C.C.

Il vient d'écrire un recueil de souvenirs intitulé : « Trams de mon cœur... ». Il en a réservé la primeur à NOS VICINAUX et c'est avec plaisir que nous soumettons à votre appréciation les scènes suivantes (ô combien vécues) qui dépeignent un voyage en tram à vapeur au début du siècle.

— Ah ! Il est là !

Cette exclamation sortit de toutes les bouches et les visages reflétèrent une évidente satisfaction.

Le règlement prescrivait aux voyageurs de se trouver à l'arrêt au moins cinq minutes avant l'heure officielle du départ. Cet « au moins » et les fantaisies complémentaires des petits trains faisaient que ces cinq minutes en devenaient dix ou quinze.

Or, ce jour-là, le tram était à l'heure, à peu de chose près.

Mais cet « Il est là » était encore une façon de parler. On eût mieux fait de dire : « On le voit arriver ! ».

Pour atteindre l'arrêt, il fallait encore manœuvrer l'aiguille de la bifurcation voisine. Le machiniste freina et le chauffeur sauta sur la chaussée en brandissant sa longue clé.

Il tâtonna un peu pour l'introduire dans la boîte d'aiguillage. Pour manœuvrer l'appareil, il fallait exercer une pesée vers la droite... ou vers la gauche ; cela dépendait, et vous pouvez être sûr que le chauffeur choisit d'abord le mauvais sens.

Vous n'avez jamais essayé de faire fonctionner une

aiguille ? Non ? Alors n'essayez plutôt pas. On tire à droite : ça ne va pas. On tire à gauche : ça ne va pas non plus ; on recommence à droite et soudain, toujours quand on ne s'y attend pas : clac ! l'aiguille vient se coller brutalement de l'autre côté de l'ornière, vous envoyant la clé dans les jambes...

Et n'essayez surtout pas si la chaussée est bien mouillée, car en se déplaçant sans la moindre délicatesse, l'aiguille vous envoie une bonne douche d'eau sale !

Mais ce n'est pas fini !

Quand l'aiguille est du bon côté, il faut s'assurer qu'elle colle parfaitement, sinon elle risque d'envoyer la locomotive hors des rails.

Le chauffeur retourne vivement sa clé, et au moyen de l'extrémité aplatie, il presse bien l'aiguille en place.

Et naturellement, c'est toujours quand on est en retard que cela arrive : l'aiguille baille ! Son bout effilé tire la langue, oh ! pas beaucoup, mais assez pour éveiller la méfiance.

Alors on la manœuvre en sens inverse : nouveau rideau d'eau qui retombe gracieusement sur le pavé.



Croisement de deux trains vapeur à Rixensart-Bourgeois, sur la ligne Braine-l'Alleud - Wavre.

Le chauffeur se met à tâter pour sentir ce qui gêne : petit caillou, motte de terre, que sais-je ?

Et quand l'inspection est finie, on remet l'aiguille dans la bonne position, avec nouvelle émission vaseuse.

Décidément, il manque quelque chose à cette infecte mécanique ; il faudra prévenir le service de la voirie.

— « On le dira tantôt à Jules ! »

— « Ils peuvent bien faire quelque chose, ces fainéants de piocheurs ! voilà bien dix fois que nous réclamons ! »

Mais il faut quand même passer.

Alors le machiniste fait avancer sa locomotive au grand ralenti, et comme elle daigne ne pas monter sur l'aiguille, il poursuit sa route pendant que le chauffeur épie, prêt à donner un retentissant coup de cornet ; première voiture, deuxième voiture...

Enfin, le fourgon est passé.

Le chauffeur se met à courir pour remonter à bord, après avoir remis l'aiguille dans sa position primitive.

Le tram est enfin à hauteur du point d'arrêt.

Le machiniste a freiné un peu nerveusement et le convoi se met à jouer de l'accordéon.

La première voiture vient buter contre la locomotive, la seconde contre la première et finalement le fourgon contre la dernière. Une vraie réaction en chaîne.

Alors s'amorce le mouvement inverse : le fourgon recule, entraînant la dernière voiture, etc...

Et quand ce mouvement de va-et-vient, qu'en terme d'ingénieur on qualifie d'ondulatoire amorti, veut bien prendre fin, les voyageurs se mettent à monter.

L'écolier ou l'employé qui rentrent chez eux sont vite embarqués.

Mais il y a les paysannes, car aujourd'hui, c'est jour de marché.

Elles commencent par s'organiser un peu. Monte d'abord une vieille qui a ses paniers aux bras. Elle les place dans un coin de la plate-forme, puis aide les autres. La suivante porte sur la tête une corbeille plate, grande comme une meule de moulin.

Elle la passe à la vieille. Ce qu'elle a l'air drôle avec son coussin sur la tête. Elle s'en rend compte probablement et l'escamote vivement sous la serviette qui recouvre son panier.

Et quand toutes les femmes sont à bord, elles entrent dans les compartiments.

Je crois que ces gens ont pris mesure sur les banquettes du tram avant de commander leurs paniers, car ils peuvent être glissés tout juste sous le siège.

Ceux qui contiennent du fromage de Bruxelles à odeur pénétrante, on les glisse en 1^{re} classe où il n'y a personne. Il pourra y puer à l'aise.

Enfin, tous les voyageurs sont embarqués.

Le receveur jette un dernier coup d'œil pour voir si tout est en ordre, puis il se tourne vers la locomotive, et donne deux coups de cornet.

— Boum ! boum ! boum...

Autant de « boum » qu'il y a de voitures ; c'est que les tendeurs ne sont jamais serrés convenablement !

Les gens assis face à la locomotive heurtent le dossier de leur siège et ceux qui lui tournent le dos saluent. Ceux des plates-formes s'agrippent aux mains-courantes, au garde-corps ou à la taille d'une jolie fille !

Voilà le tram en route. Les véhicules se dandinent, sur-

tout aux endroits pavés, où par-dessus le marché les roues ont l'air de rouler sur les dents d'une crémaillère. Que voulez-vous ? Les pavés ressortent un peu depuis la gelée du dernier hiver, et l'on n'a pas encore eu le temps de les renfoncer.

Enfin, le bout du faubourg est atteint. Le roulement assourdissant sur les pierres prend fin.

Le machiniste est bien content d'arriver en plate-forme indépendante parce qu'il a cinq minutes de retard, et qu'il va pouvoir « taper dessus » et jouer du sifflet tout à son aise.

Pour jouir d'une bonne visibilité, il profite du premier arrêt champêtre pour passer un torchon sur ses pare-brise. Mais comme tout ce qu'il touche est gras, en frottant les vitres il leur donne un aspect irrisé.

Le garde, lui, s'installe dans son fourgon, où il déballe ses tartines. Il en arrache d'énormes bouchées, qui lui font une grosse joue, et qui l'obligent à boire un bon coup à sa gourde pour faciliter la descente.

Tout à l'heure, il a entrevu le contrôleur, ce qui le met à l'aise. Il préfère qu'il soit ailleurs. Non pas qu'il ait envie de faire des frasques, mais on préfère voir les chefs autre part, le plus loin possible.

Le soir, il n'oublie pas de faire de temps à autre la tournée des voitures, question de régler les mèches des quinquets, dont certains ont une déplorable tendance à fumer.

Ce réglage des becs donne à ses mains une regrettable odeur de pétrole. Heureusement qu'il y a des rideaux en première classe pour les y essuyer.

Le convoi file maintenant à travers champs : il gigote terriblement, secouant les voyageurs.

Ah ! s'il fallait payer en proportion du lacet ou du tantage, il faudrait majorer les tarifs.

Dans les voitures, les paysannes caquètent en se racontant les dernières nouvelles du marché et les moins fraîches de la kermesse qui vient de finir.

Et c'est à qui fera le plus de bruit : le tram ou les langues.

Mais l'allure ralentit. C'est qu'il ne faut pas faire de bêtises.

On va traverser une grand-route et, on ne sait jamais ! il pourrait y avoir un chariot dont le conducteur ne soit pas très bien éveillé.

C'est qu'aujourd'hui, il faut se méfier ! Combien de voitures ne dépasse-t-on pas, surtout des cabriolets de campagnards, dont le cheval retourne bien sagement à l'écurie, tandis que le censier, assommé par les trop nombreuses pintes, roupille sur la banquette ?

Enfin, après toute une série d'arrêts, qui ont éparpillé les campagnards, le tram arrive à une gare importante :

Un petit bâtiment et quatre voies de garage.

Le chef attend sur le quai ; il adresse un bonjour protecteur aux petites gens qui descendent, porte la main au képi pour le chef facteur et balaie le trottoir de sa coiffure pour monsieur le notaire.

— « Rien pour nous, chef ? »

Deux crêtes avec des légumes pour Les Bruyères, une touque pour Sart-Belin et une caisse de lapins vivants pour Jandrine.

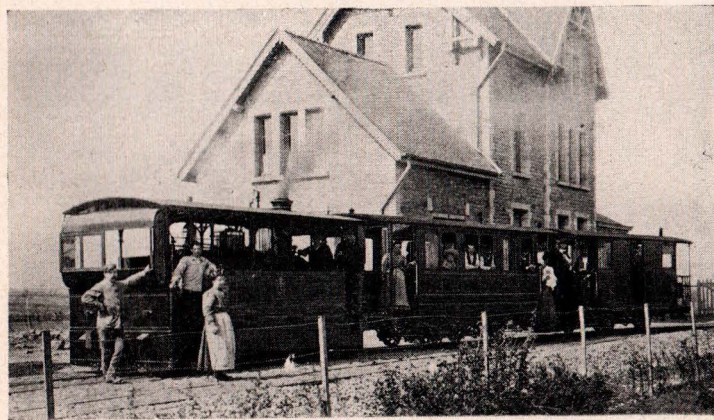
Il hèle le chauffeur pour charger tout ça et le machiniste descend aussi. Il connaît ça.

Quand le chargement est terminé, toute la bande disparaît dans le petit bâtiment.

— « Y a-t-il encore quelque chose à charger ? »
Cela dure...

Enfin les hommes ressortent en se passant discrètement la main ou la manche sur la bouche.

Et le tram repart : boum ! boum ! boum... autant de fois « boum » qu'il y a de voitures.



Train vapeur à l'Enclos, Etalle, sur la ligne Etalle - Villers-devant-Orval.

Reprod. Van Witzzen.

Clichés de la revue « Op de Rails ».

Les gyrobus vicinaux roulent depuis trois ans de Gand à Merelbeke

Le 10 septembre 1956, un service de transport en commun par gyrobus était inauguré à Gand. La cérémonie fut relatée par *Nos Vicinaux* dans son n° 69 (septembre-octobre 1956).

Les trois mêmes véhicules sont toujours en service.

Il est inutile toutefois de cacher que nous avons connu quelques difficultés, mais n'oublions pas que cette exploitation d'une ligne de 8 km, très chargée aux heures de pointe, a constitué un banc d'essai pour les constructeurs et pour les Vicinaux : On a pu déceler les points faibles du matériel et renforcer certaines pièces.

A la fin juin, le G 1 (G pour gyrobus) avait parcouru 167.363 km — le G 2 : 131.033 km — le G 3 : 151.457 km, soit au total près de 450.000 km.

Le gyrobus présente les mêmes avantages que le trolleybus au point de vue de la rapidité d'accélération, mais il est quelque peu handicapé par son poids :



en effet, à vide, il pèse déjà 12 tonnes. La consommation de courant en roulement est de 2,5 Kwh/km, mais il faut encore ajouter 0,4 Kwh/km représentant la charge de nuit, ce qui fait 2,9 Kwh par km. La consommation de courant est donc importante et, malheureusement, en Belgique les sociétés de transport en commun paient le kilowatt très cher ; un autre désavantage est l'obligation de s'arrêter aux points d'alimentation.

Il n'en reste pas moins que le gyrobus, en lui-même, est une réalisation technique remarquable.

Il intéressera le lecteur de savoir que dans la petite ville d'Yverdon, en Suisse, l'exploitation des transports en commun est assurée, depuis le 1^{er} octobre 1953, par deux gyrobus qui sont toujours en

service et le resteront jusqu'à la fin de cette année. Chaque véhicule a déjà parcouru plus de 400.000 km et s'il est indispensable d'adopter un autre véhicule de transport (des « minibus ») c'est parce que les besoins en transport sont insignifiants (2,64 voyageurs par kilomètre).

Pour en revenir à la ligne Gand - Merelbeke, il est curieux de constater qu'en 1899, lorsque la société des Tramways électriques de Gand commença à exploiter la ligne, elle utilisa, dans les premiers temps, des voitures motrices à accumulateurs électriques.

Notre photo représente un gyrobus à l'arrêt au terminus de Gand-Sud, et prenant du courant au mât d'alimentation avec ses palettes levées. L'autre véhicule, à droite, est un autobus.

Pourquoi à Londres on remplace 1.000 trolleybus par des autobus

Nous avons déjà relaté la décision de la « London Transport » de remplacer tous ses trolleybus par des autobus.

Cette conversion, qui porte sur un nombre considérable de véhicules (plus de mille), vient de commencer et se fera en treize étapes.

Nous avons pensé que nos lecteurs aimeraient connaître les raisons de cette décision qui viennent d'être expliquées dans la « London Transport Magazine ».



Le nœud de l'affaire, c'est que tous les trolleybus ont terminé leur vie. Ces « doubles decks » avec trolley, ont servi les Londoniens quotidiennement pendant 24 ans et chaque véhicule a roulé plus de 1.450.000 km. Pourrions-nous, dit l'auteur de l'article, imaginer nos rues remplies de voitures et de camions de cet âge ?

L'entretien de ces trolleybus est devenu trop onéreux et les maintenir en service serait anti-économique ; leur remplacement est devenu une nécessité. Le fait qu'ils donnent encore satisfaction et que leur apparence extérieure soit toujours excellente, rend hommage aux équipes d'entretien.

Les véhicules à moteur diesel, qui remplaceront les trolleybus, peuvent s'intégrer dans les autres services d'autobus, ce qui conduira à une économie d'exploitation et à une uniformité de présentation.

Les avantages de ce passage à l'autobus peuvent être obtenus sans frais supplémentaires. On estime que les frais d'exploitation seront approximativement les mêmes avec les autobus qu'avec les trolleybus.

Cet effort de modernisation porte sur plus de 1.000 véhicules, lesquels sont répartis sur 52 lignes totalisant plus de 320 km de longueur et transportant chaque année 560 millions de voyageurs, ce qui n'est qu'un sixième du nombre total des voyageurs transportés par la « London Transport ». (Par comparaison, rappelons qu'avec nos 1.000 autobus, nous avons transporté 140 millions de voyageurs.)

La conversion sera effectuée en 13 étapes avec chaque fois un intervalle de 3 mois ; la substitution finale devant avoir lieu vers 1962. Après cette date, seule une partie du sud-ouest de Londres sera encore desservie par des trolleybus qui furent construits après la guerre.