

Nos Vicinaux

Bulletin d'information

pour les agents de la Société Nationale des Chemins de Fer Vicinaux

N° 155

NOVEMBRE-
DECEMBRE 1971

26ème ANNEE

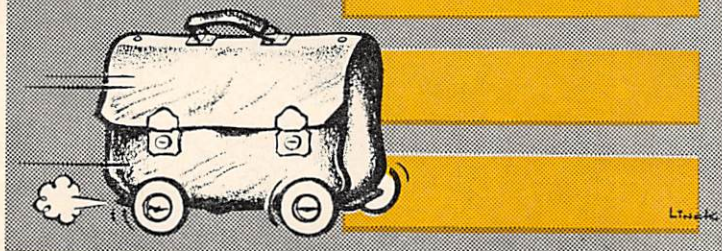
SOMMAIRE

- 4 Autobus : innovations techniques.
- 5 Le préchauffage des autobus garés à l'extérieur.
- 6 Grammont et les premières lignes à vapeur.
- 10 Le Métro et les bus de Londres.

Passage d'un tram de la ligne Bruxelles-Wemmel sous le nouveau viaduc amovible, boulevard Baudouin, à Bruxelles. On remarque la gaine en bois de sapin, fixée à la voûte métallique, pour éviter la mise sous tension de l'infrastructure de l'ouvrage lors d'un décabement accidentel.



sur le chemin du travail... **OUVREZ L'OEIL**



Au cours de l'année 1970 et pour les 6630 agents de la S.N.C.V., nous avons enregistré 55 accidents **sur le chemin du travail**, dont 49 avec chômage. Ces 49 accidents ont entraîné 1533 jours d'incapacité de travail, soit en moyenne 31 jours par accident.

Chacune des victimes connaissait certainement bien le trajet et, sans doute, l'effectuait souvent « en pensant à autre chose ». L'habitude est donc ici une ennemie.

Car si le chemin du travail est bien connu, il est parcouru aux heures critiques de la journée (heures de pointe), et le moindre danger, inhabituel, peut laisser le rêveur sans réaction ou lui en dicter une mauvaise !

Les statistiques montrent que le **lundi matin** est le moment le plus dangereux des 7 jours de la semaine. Le week-end a brisé le rythme; souvent on va se coucher plus tard, de sorte que, le lundi, le réveil est particulièrement pénible; mais comme l'horloge est inexorable, on veut à tout prix rattraper le temps perdu ... bien entendu sur la route.

Méfiez-vous donc spécialement du lundi matin.

Prenez l'habitude de vous ménager une **marge de sécurité** en préparant, le dimanche soir, votre départ du lendemain. C'est tout à fait possible. Faites un essai.

Pour les piétons qui reviennent de leur travail à l'heure de pointe du soir, la première attitude adoptée semble être :

« Plutôt courir des risques que de manquer le tram ou le bus ».

Dans la foule en marche, le piéton se croit plus ou moins en sécurité. Il lui arrivera donc fréquemment de forcer le passage avec les autres. En conséquence, 30 % des victimes « chemin du travail », sont des piétons.

Ils s'attendent à ce que les automobilistes voient TOUT en même temps.

Ceci n'est évidemment pas possible. Rappelez-vous aussi qu'il est plus facile de freiner sur deux jambes que sur quatre roues !

Songez également que, dans l'obscurité, si **vous** voyez parfaitement l'automobiliste, lui ne vous a peut-être pas remarqué, surtout si vos vêtements sont sombres.

Les cyclistes et les cyclomotoristes forment un autre groupe particulièrement vulnérable. Non seulement ils provoquent des accidents avec des tiers, mais on enregistre beaucoup de chutes « en soliste ». Très souvent, c'est l'état technique du véhicule qui est en cause.

Nous demandons donc à ces travailleurs (qui pour rien au monde n'omettraient au travail, de mettre leurs gants d'amiante, leurs lunettes ou leur casque de protection, ...) de se soucier un peu plus de leur moyen de transport.

Le chemin du travail est, proportionnellement, bien plus périlleux que le travail même. Pour être logiques, vérifiez donc :

- les sculptures de vos pneus (c'est absolument essentiel);
- vos blocs de freins;
- l'état et la propreté du feu rouge arrière ... et aussi du catadioptre (dans l'obscurité, ce sont les seuls moyens d'avertir de votre présence l'automobiliste pressé).

Conduisez partout de manière **défensive** pour pouvoir prévenir l'impulsivité des écoliers, la précipitation des piétons et les erreurs des autres conducteurs. Cela ne vous demandera pas tellement d'efforts. Vous verrez.

NOS VICINAUX VOUS SOUHAITE UNE BONNE ANNEE SANS ACCIDENT

**Prenons chacun
l'engagement de respecter scrupuleusement
les instructions de Sécurité**

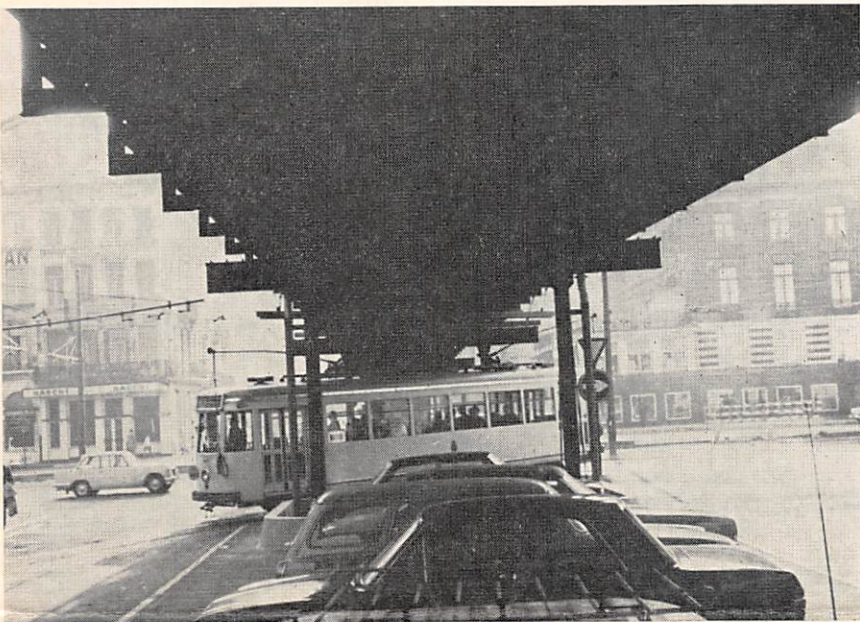
Modifications aux voies de la boucle aux abords de la Gare du Nord à Bruxelles

Le boulevard Emile Jacqmain, partant de la place de Brouckère vers la petite ceinture et relativement parallèle au boulevard Ad. Max, a pris un nouveau visage par suite de la mise en place d'un viaduc amovible en acier qui a été monté, par pièces détachées, dans la nuit du 29 au 30 octobre dernier.

les tramways vicinaux se dirigeant vers la place Rogier, a également changé d'aspect.

Le service V.T. du groupe du Brabant, avec l'accord des ministères des Travaux Publics et des Communications, a effectué un déplacement des voies longeant le nouveau viaduc, (voir carte)

Vers 1 h. 30, on plaçait la gaine pour la conduite du trolley, sous le viaduc, à 5 h. 30, les travaux étaient terminés et, dix minutes plus tard, passait le premier « Wemmel ».



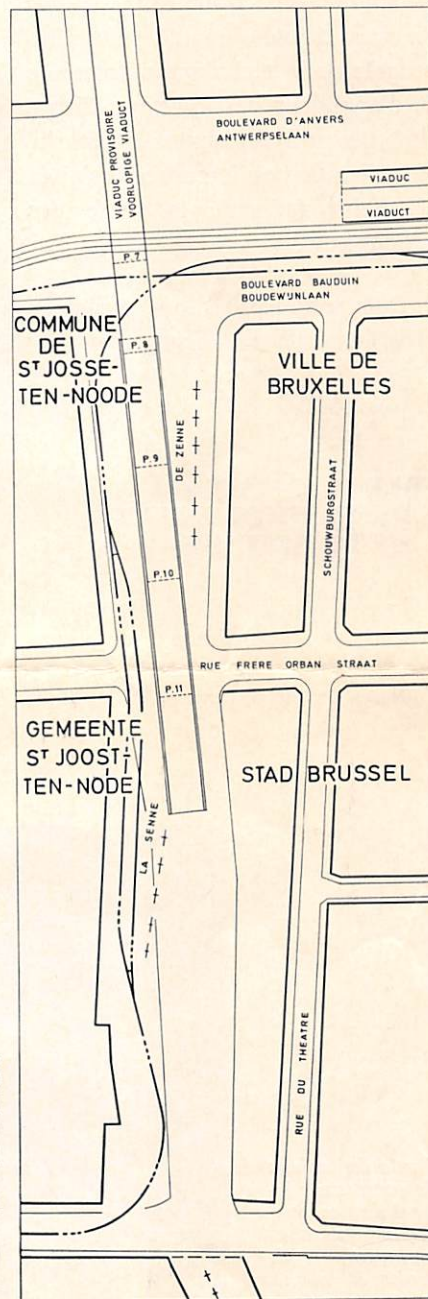
Il est probable que cet ouvrage, qui enjambe le début du premier viaduc, construit avant l'Exposition de 1958, en direction de la Basilique de Koekelberg, sera remplacé dans quatre ou cinq ans, par un ouvrage permanent en béton.

Le prolongement du boulevard Em. Jacqmain fait partie du plan d'aménagement du quartier du Nord.

Ce que l'on a appelé « le coupe-gorge lépreux » de l'ancien lit de la Senne, remblayé pour y faire passer

et la chaussée a reçu un nouveau revêtement. Nous avons parlé des travaux préparatoires avant la construction du viaduc dans le n° 152 de Nos Vicinaux.

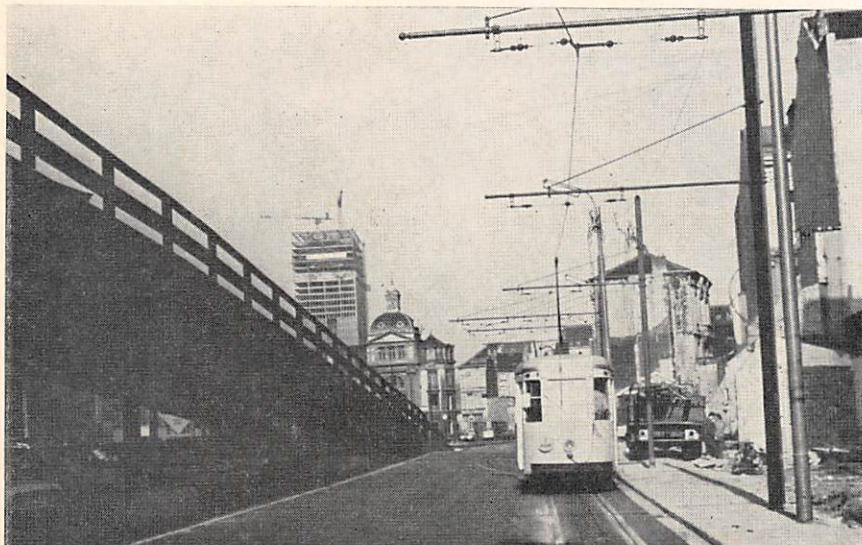
Pour la phase finale, dans la nuit du 29 au 30 octobre, l'équipe de la ligne aérienne commença, dès 21 h. 30, suivant un programme bien établi, à enlever les fils de la ligne aérienne; pendant ce temps, la firme Nobels terminait, à cet endroit, la pose du tablier métallique du viaduc.



Le nouveau tracé de la ligne ferrée; l'emplacement de l'ancienne voie est marquée par des croix.

Les trams venant de Wemmel, de Grimbergen et de Strombeek passent sous le viaduc (Photo du haut).

La voie vicinale longe le nouveau viaduc. A gauche, un des buildings en construction du Trade World Center (Photo ci-contre).



Nos autobus

Innovations techniques

Un des buts principaux de nos services d'étude est de suivre les progrès de la technique automobile et d'appliquer de nouveaux dispositifs visant à augmenter la sécurité d'exploitation ou à rendre plus aisée et moins fatigante la tâche des conducteurs.

Dans cet esprit, nous signalons deux innovations récentes :

FREIN « A MAIN » DE STATIONNEMENT ET DE SECOURS

Les 175 autobus Van Hool-Fiat-Jonckheere, actuellement en cours de mise en service, sont pourvus d'un nouveau système de frein à main.

La manœuvre de celui-ci se fait pneumatiquement, à l'aide d'un robinet disposé à la gauche du poste de conduite (voir photo).

Tout effort est ainsi complètement supprimé.

Signalons que ce dispositif offre une sécurité complète. Il est actionné par des ressorts qui peuvent serrer les freins de l'essieu arrière; pour desserrer ceux-ci, de l'air comprimé est envoyé dans des cylindres spéciaux qui compriment ces ressorts, les empêchant donc d'avoir une action sur les freins. Il va de soi qu'au moment où la pression d'air diminue fortement (avarie au compresseur, à la courroie de commande, fuites etc.), les freins de l'essieu arrière sont automatiquement appliqués.

**

MISE EN ROUTE DES MOTEURS DES AUTOBUS GARES A L'EXTERIEUR

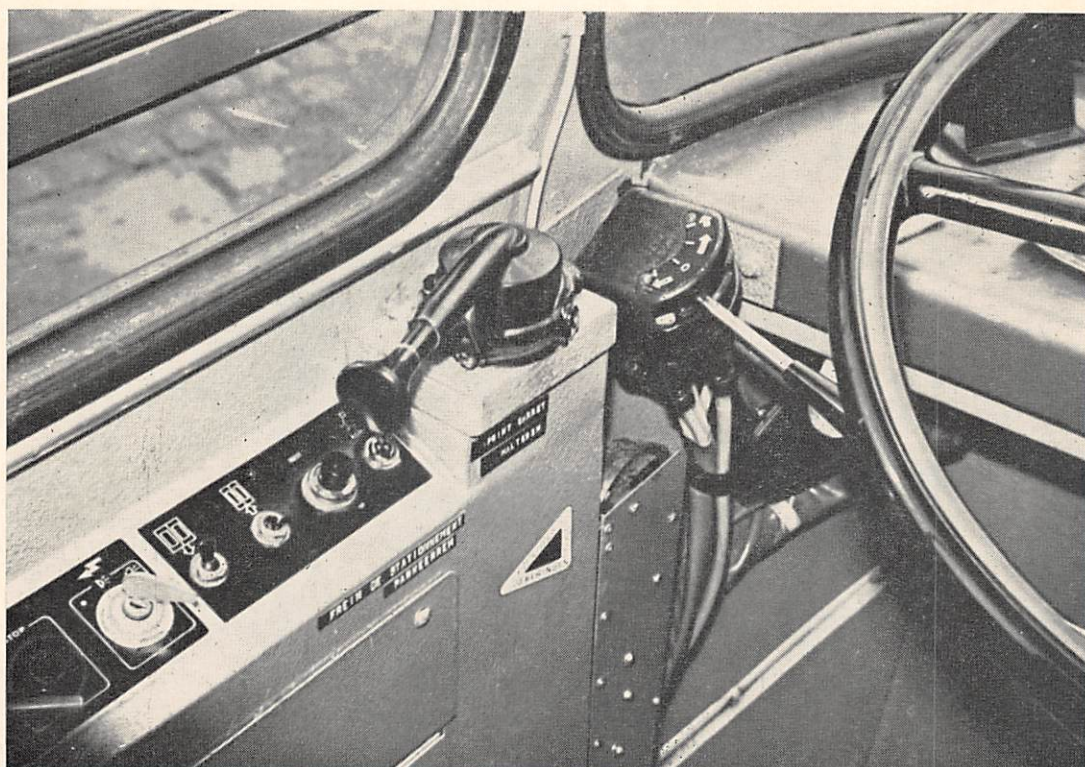
Depuis les réformes de structure, il y a de très nombreux dépôts où les autobus passent la nuit à l'extérieur.

Chaque hiver, pendant une période variable, la température nocturne voisine les -10 degrés. Dans ces conditions, la mise en marche des moteurs a toujours constitué un problème.

C'est pourquoi on utilise depuis longtemps des batteries de secours sur chariot. Si la mise en marche du moteur est alors certaine, malgré l'huile figée par le gel, le **bon état de la batterie n'est pas assuré pour autant.**

Aussi espérons-nous que l'appareil décrit à la page 5 facilitera le travail des agents et rendra les opérations plus aisées et plus efficaces.

Partie du tableau de commande latéral de nos nouveaux autobus montrant, de droite à gauche, le sélecteur de la boîte de vitesses au point mort, le robinet de commande du frein de stationnement en position de serrage, les interrupteurs d'éclairage et de commande des portes et la clef de contact.





Détail d'un poste de charge

Dégivrage du pare-brise et charge de la batterie des autobus parqués à l'extérieur.

Un certain nombre d'autobus viennent d'être équipés, à titre d'essai, d'un dispositif spécial permettant la charge des batteries et le dégivrage du pare-brise; ces autobus seront répartis, à raison d'une quarantaine, dans chacun de nos groupes.

Le dispositif comprend un boîtier qui permet de raccorder la batterie de l'autobus à une poste de charge et, d'autre part, un ventilateur qui envoie l'air chaud de l'appareil de chauffage Webasto sur le pare-brise.

Le chauffage doit être mis en marche 1 ou 2 h. avant la prise de service du véhicule.



Après avoir retiré la fiche de charge, le conducteur enrôlera et suspendra soigneusement le câble.



Vue des trois chargeurs fixes permettant à chacun d'alimenter deux autobus. Cette photo a été prise à Oreye (groupe de Liège) où il y a 8 postes en fonctionnement. Après l'hiver, une couche de tarmac recouvrira la pierraille.

Pour charger la batterie durant la nuit, le conducteur après avoir garé son autobus, retire la fiche de sécurité placée dans le coffret de charge situé à l'arrière du véhicule, déroule d'abord le câble du poste de charge, place la fiche dans la prise de charge de l'autobus et puis enclenche le chargeur.

Le matin, il effectuera les opérations inverses. Après avoir débranché le câble de charge, il remettra la fiche de sécurité sans laquelle il lui serait impossible de lancer son moteur; ceci constitue une excellente mesure de sécurité.

SUPPRESSION DE LA LIGNE D'AUTOBUS N° 1049 Verviers - Spa

A partir du 1er janvier 1972, la ligne Verviers - Spa ne sera plus exploitée par notre Société. Cette ligne se développe dans une zone d'influence SNCB et fait également double emploi avec la ligne de la S.T.I.V. allant de Heusy à Verviers.

La S.T.I.V. prolongera sa ligne urbaine Verviers - Heusy jusqu'à Jehanster-village.

La S.N.C.B., de son côté, assurera le service sur la section Tiège - Spa.

La relation Spa (gare S.N.C.B. - Maison de Vacances S.N.C.V. « Annette et Lubin » continuera à être

exploitée par la Société Nationale sous forme de service spécial.

DATES DE MISE EN SERVICE DE LA LIGNE VICINALE ELECTRIQUE SPA - VERVIERS

Spa à Hôtel Balmoral le 3-8-1909.
Spa (Hôtel Balmoral) à Sart (Tiège) le 6-10-1909.

Tiège (route de Sart) à Tiège s/station le 28-8-1910.

Tiège (s/station à Heusy - jonction avec les Tramways Verviétois le 20-5-1911.

AU DEPOT DE MONS-BASSIN

Comme chaque année, le jour de la St Eloi, l'Amicale des Tramwaymen du dépôt de Mons a organisé son crossage du Roi, dans une ambiance de chaleureuse cordialité et de franche camaraderie, sous la conduite de Gérard Lété et de Jules Hennebert et en collaboration avec Edgard Bohy pour la remise des primes aux abatteurs.

Ces primes ont été abattues par Simon M. (4), Hennebert J. (2), Flandroit M., Dupont (2), Vanclair A., Saucez A. et Carroyer G.

Les prix en argent ont été attribués à Vilain P., Braem Ed.

Fernand Dupont a été nommé Vice-Roi et Charles Mathieu déclaré Roi 1971.

GRAMMONT

et les premiers vicinaux à vapeur

Grammont est une localité industrielle de 18.000 habitants, située sur la Dendre, dans la région vallonnée du sud-est de la Flandre orientale.

Elle est connue pour ses fêtes folkloriques du jet des Craquelins et du « Tonnekensbrand » (Grand feu) qui ont lieu chaque année, le premier dimanche de Carême. D'autre part, chaque sportif connaît le célèbre « mur » redouté par tous les coureurs cyclistes.

Grammont qui possède quelques curiosités touristiques fut, pendant plus de 50 ans, une plaque tournante vicinale relativement importante, puisque point de départ et d'arrivée des lignes ferrées Audenarde - Grammont; Gand - Merelbeke - Herzele - Grammont et Flobecq - Grammont.

Ligne Audenarde - Grammont.

La « prise en considération » de cette ligne fut accordée le 26 juillet 1897 et la concession le 19 octobre 1899.

La construction de la ligne fut retardée par des difficultés de tous genres, de sorte qu'un « Comité du Vicinal Grammont - Audenarde » fut constitué dans le but de mettre tout en œuvre pour accélérer les travaux.

Le 3 décembre 1902 eut lieu, finalement, l'adjudication des travaux, mais on ne put commencer immédiatement, car les plans d'une liaison provisoire avec la gare de Grammont devaient encore être approuvés et, d'autre part, la construction d'un pont au-dessus de l'Escaut, à Audenarde, ne fut adjugée que le 24 décembre 1903.

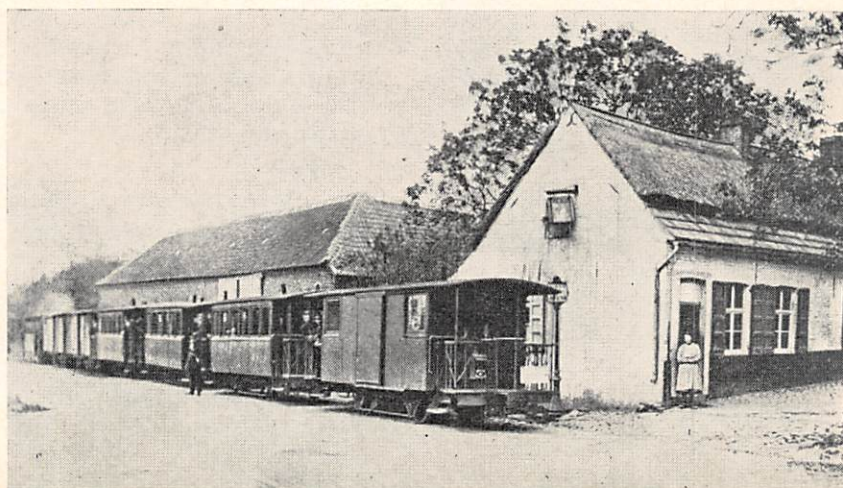
La section Grammont - Leupegem fut ouverte au trafic le 1er avril 1905 et, le 20 novembre de la même année, les trains-vapeurs continuèrent sur la section Leupegem - Audenarde.

L'exploitation était confiée à la « S.A. de transports urbains et vicinaux ».

Pendant la première guerre mondiale, en décembre 1917, toute la ligne fut démontée. La section Grammont - Leupegem fut remise en service le 26 juin 1922 et il en fut de même le 21 décembre 1922 pour la section Leupegem - Audenarde. A ce moment l'exploitation de la ligne était assurée par la Société Nationale elle-même.

Le mauvais sort s'acharna sur cette ligne qui fut de nouveau démontée par l'occupant de 1940-1944, mais, cette fois, elle ne fut plus reconstruite.

13 octobre 1897. Bien que le Ministère des Chemins de fer, Postes et Télégraphes eût réclamé des explications complémentaires du fait d'une éventuelle concurrence avec le che-



Un train à vapeur de la ligne Grammont - Audenarde à l'arrêt « De Zwaan » à Sint-Maria-Horebeke.

Ligne Gand - Merelbeke - Grammont (Section Merelbeke - Herzele)

L'intention première des dirigeants de l'époque était de construire une

min de fer, la prise en considération fut néanmoins accordée le 16 mai 1898.

Cependant, lors de sa réunion du 6 juillet 1899, le Conseil d'Administration de la S.N.C.V. décida, devant les conditions inacceptables de la ville de Ninove au sujet de sa participation à la formation du capital, de limiter la ligne à la section Merelbeke - Herzele.

Le 8 mars 1900, une nouvelle prise en considération fut demandée pour une ligne Merelbeke - Herzele qui fut accordée le 25 janvier 1901.

Le dossier de demande de concession fut transmis au gouvernement le 11 mars 1903 et la concession fut accordée par un arrêté royal du 22 octobre 1903 paru au Moniteur du 13 novembre.

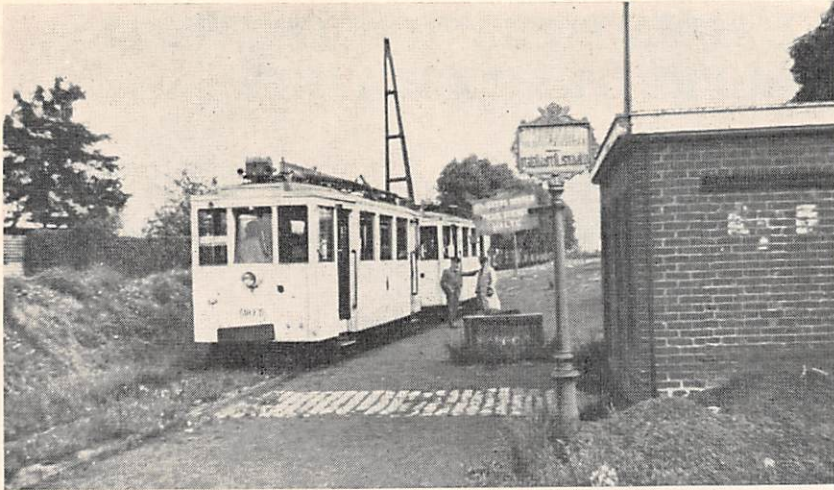
La section de ligne fut mise en service le 23 juin 1907.

Section Herzele - Grammont

Entre-temps, l'Administration communale de Ninove était revenue sur sa décision et demanda, le 26 janvier 1903, la prolongation de la ligne jusqu'à Ninove.



ligne vicinale de Merelbeke à Ninove, pour laquelle une demande de prise en considération fut introduite le



Les autorails 271 et 242 à l'arrêt « Meir Stichele » à Sint-Lievens-Houtem, point de croisement des lignes Grammont - Gand et Wetteren - Zottegem.

A son tour, la ville de Grammont proposa de faire continuer la ligne dans sa direction. La S.N.C.V. exposa le problème devant la députation permanente qui, le 15 mai 1903, fut d'avis, pour diverses raisons, que l'extension de Herzele à Grammont, serait bien plus intéressante et plus avantageuse pour la province sur le plan financier que la ligne Herzele - Ninove, et exprima ainsi sa préférence pour un prolongement de Herzele à Grammont. La demande de prise en considération de cette nouvelle section de ligne introduite le 25 juillet 1903 fut accordée le 19 février 1906 et le Ministère exprima le vœu de voir fusionner le capital avec celui de la ligne Merelbeke - Herzele, ce qui eut effectivement lieu.

La concession, demandée le 18 décembre 1907, fut accordée par arrêté royal du 19 janvier 1909 paru au *Moniteur Belge* du 5 février.

Le 1er mai 1912, la section fut ouverte au trafic.

Section Merelbeke - Gand

La prise en considération de la section Merelbeke - Gand (St.-Pierre) fut demandée le 4 février 1908 et déjà le 29 mars suivant l'autorisation fut accordée.

Il faudra cependant attendre jusqu'au 19 mai 1911 avant que la demande de concession ne soit introduite. Celle-ci fut accordée par arrêté royal du 15 juin 1912, publié au *Moniteur Belge* du 23 juin.

Le prolongement de Merelbeke à Gand (St. Pierre) fut mis en service le 11 octobre 1913.

**

L'exploitation de la ligne entière fut confiée à la S.A. de chemins de fer provinciaux.

Cette ligne fut également démontée pendant la première guerre mondiale,

en 1917. Après les hostilités, la reconstruction de la ligne fut autorisée et on roula, de nouveau, en vapeur, sur la section Gand - Herzele, le 9 avril 1921 et sur la section Herzele - Grammont le 1er octobre 1921. La section de Gand (Ster) à Gand (St.-Pierre) ne fut ouverte au trafic que le 1er avril 1925.

Le 6 mai 1954, le dernier autorail roula entre Gand (St.-Pierre) et Merelbeke; la section Sint-Lievens-Houtem - Merelbeke fut exploitée par autorail jusqu'au 2 octobre 1954 et sur la section Sint-Lievens-Houtem - Grammont, un petit tram à moteur diesel roula jusqu'au 15 décembre 1955.

Ligne Flobecq - Grammont

Le premier projet prévoyait une voie allant de Blaton à Everbecq par Ligne et Flobecq qui serait éventuellement, prolongée plus tard jusqu'à Grammont.

Pour cette ligne, la prise en considération fut demandée le 12 mai 1893,

mais le Ministère marqua son opposition à la section Blaton - Quevaucamps à cause de la concurrence qui pouvait être faite au grand chemin de fer.

Il donna cependant son accord pour la partie restante de la ligne qui serait scindée en trois sections différentes :

- Quevaucamps - Mainvault
- Ath - Flobecq
- Flobecq - Grammont.

Pour cette dernière, la prise en considération fut demandée le 2 juillet 1904 et accordée le 29 octobre de la même année.

Deux ans plus tard, le 24 novembre 1906, la demande de concession fut introduite, mais il fallut attendre plusieurs années avant d'obtenir satisfaction, car d'importants changements au tracé initial furent demandés par les communes intéressées de sorte qu'il y avait constamment de nouvelles négociations. Pour finir, la concession fut accordée par l'arrêté royal du 13 décembre 1911 paru au *Moniteur Belge* du 7 janvier 1912.

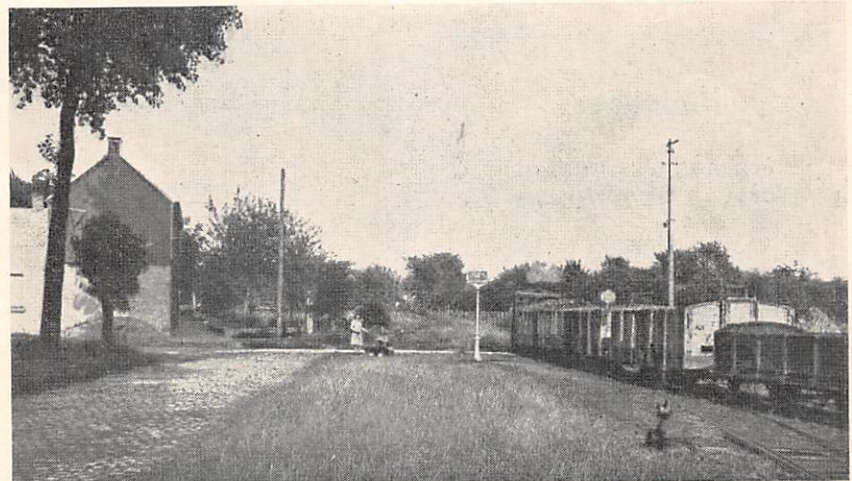
Lorsque la première guerre mondiale éclata, la construction de la ligne fut interrompue de sorte que la section Grammont - Everbecq ne fut mise en exploitation que le 27 août 1927 et celle d'Everbecq à Flobecq le 6 octobre 1929.

La section Grammont - Goferdinge avait une voie à trois rails (1 m - 1 m 435) sur une distance de 1,310 km.

Les autorails qui remplacèrent les machines à vapeur, ont continué à rouler jusqu'au 29 septembre 1956.

Actuellement Grammont est desservi par nos lignes d'autobus :

- Gand - Herzele - Grammont;
- Grammont - Audenarde;
- Grammont - Flobecq.



Un train de marchandises à Everbecq-Haut sur la ligne Grammont - Flobecq.

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

Naissances

ANVERS

Gerrit chez Van de Perre G. (Zemst)
Nico chez Willems Y. (Kapellen)
Kris chez Janssens P. (Berendrecht)

FLANDRE ORIENTALE

Geert chez Goethals R. (Bassevelde)

HAINAUT

Chantal chez Berting J. (Harmignies)
Thierry chez Nemechaire P. (Carnières)
Lionel chez Lignier G. (Villers-la-Tour)
Philippe chez Delbart L. (Leval-Trahegnies)
Eric chez Cordier H. (Carnières)
Laurent chez Dufert A. (Leval-Trahegnies)
Thierry chez Van Lunter M. (Jumet)
Alex chez Marliere C. (Templeuve)
Martine chez Janssens L. (Bracquegnies)
Miguel chez Pele B. (Anderlues)
Gérald chez Hallez J. (Dour)
Sébastien chez Leroy M. (Tournai)
Sylvie chez Renaux C. (Mons)
Edouardine chez Moreau E. (La Bouverie)

NAMUR-LUXEMBOURG

Stephane chez Sainthuille M. (Florenville)
Sylvianne chez Schumacker F. (Pin) (Tzel)

LIEGE

Godélieve chez Brepoels R. (Martenslinde)
Véronique chez Loos H. (Bassenge)

BRABANT

Katherina chez Dekoster A. (Diegem)
Marian chez Heymans L. (Meerbeke)
Claude chez Deridder O. (Ophain)
Olivier chez Segers R. (Berchem-Ste-Agathe)
Isabelle chez Lebrun J. (Nivelles)
Luc chez Govers P. (Sint-Pieters-Leeuw)

LIMBOURG

Jean-Marie chez Noben G. (Hasselt)
Christel chez Daniels P. (Bilzen)
Petra chez Bongaers J. (Zutendaal)
Lisbeth chez Thewissen V. (Hoesselt)

FLANDRE OCCIDENTALE

Thierry chez Vandenberghe P. (Geluwe)
Filipe chez Lothior J. (Gullegem)
Franky chez Dedrie V. (Courtrai)
Kris chez Olivevier E. (Wevelgem)
Kurt chez Vandecasteele F. (Kuurne)
Benny chez Coucke N. (Ostende)
Eddy chez Baetens A. (Menin)
Heidi chez Lazou J. (Ostende)
Philip chez Vanhooren R. (Ostende)

Mariages

ADMINISTRATION CENTRALE

Vandenberg H. a épousé Mlle Maris M.

ANVERS

Verveeken A. a épousé Mlle De Proost L.

FLANDRE ORIENTALE

Van Wassenhove P. a épousé Mlle Versyp R.

NAMUR-LUXEMBOURG

Godfroid F. a épousé Mlle Daniaux D.

LIEGE

Janne G. a épousé Mlle Marchoul M.
Allelyn J.C. a épousé Mlle Lehance N.

BRABANT

Luypaert F. a épousé Mlle Appelmans M.
Schoovaerts F. a épousé Mlle Meeuris M.
Glaude G. a épousé Mlle Sambre H.
Bostijn J.M. a épousé Mlle Morjau V.

LIMBOURG

Eurlings W. a épousé Mlle Beugels M.J.

FLANDRE OCCIDENTALE

Ketelers L. a épousé Mlle Van Hee M.A.
Yserbyt M. a épousé Mlle Fabri A.
Debruyne G. a épousé Mlle Legein A.
Moyaert R. a épousé Mlle Mortele J.
Nierynck R. a épousé Mlle Bolle J.
Deman E. a épousé Mlle Ghys M.
Deconinck E. a épousé Mlle Colpaert L.
Maelstaf G. a épousé Mlle Vanhulle M.T.

Agents des groupes mis à la pension

Mois de septembre-octobre 1971

Années
de service

ANVERS

Van Camp Fr., conducteur él. 38
Claes D., receveur 37
Verheyen J., conducteur A.R. 33

FLANDRE ORIENTALE

Erauw H., commis 40

HAINAUT

Heymans E., receveur 39
Croquet R., brigadier 37
Leroy J., piocheur 33

NAMUR-LUXEMBOURG

Baland Th., ouvrier qual. de 1ère cl. 35
Jacquemin H., conducteur A.B. 30

LIEGE

Jammaers J., ouvrier qual. 42
Renson Ch., ouvrier d'élite 28
Cassalette L., conducteur A.B. 26

BRABANT

Godard A., conducteur A.B. 46
Joly J., contrôleur 43
Decouvreux E., brigadier 43
Verheven L., conducteur A.B. 36
Verbeek Ph., chef receveur 35
Petre M., manœuvre 26
Andries M., veilleur de nuit 23

FLANDRE OCCIDENTALE

Parmentier V., conducteur A.B. 42
D'Hondt G., conducteur A.B. 33
Tournoy H., ouvrier qual. 27
Noyen Rachel, écreuse 21

Nécrologie

AGENTS EN SERVICE

ANVERS

Block P., ouvrier qual. 1e cl. 55

HAINAUT

Vanhamme L., ouvrier qual. 42
André R., ouvrier qual. 48

ALLOCATAIRES

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

ANVERS

Marius H., ouvrier qual. 65
De Bie L., machiniste 71
Driesen E., chef-receveur 74
Dierckx P., ouvrier qual. 1e cl. 89
Thys Fr., brigadier 66
Goossens J., piocheur 87
Boegemans A., chef piocheur 78

FLANDRE ORIENTALE

De Meester A., receveur 78
Saerens H., chef de dépôt 1e cl. 67
Soetaert A., receveur 71
De Taeye L., chef receveur 77
Van de Steen A., veilleur de nuit 64

HAINAUT

Dutranoy A., conducteur électr. 78
Gilles A., conducteur électr. 77
Fourdin C., piocheur 54
Laforge R., conducteur électr. 69
Coulon G., chef de service 2e cl. 68

NAMUR - LUXEMBOURG

Jaumotte A., brigadier 73
Delcominne Fr., chef piocheur 69
Gilbert E., manœuvre 75

LIEGE

Dehosay A., chef receveur 76
Debrus F., ouvrier qual. 58
Comblain M., ouvrier qual. 1e cl. 70
Granville A., machiniste 1e cl. 84
Colleye J., machiniste 73
Corin G., conducteur électr. 78
Antoine V., ouvrier d'élite 74

BRABANT

Fanuel M., chef receveur 76
Verhaegen E., manœuvre 71
Wijns J., conducteur électr. 71
Wijverkens A., freineur 75
Verbaanderd J., receveur 83
Van Der Borgh J., receveur 67
Pasteleers Ph., piocheur 71
Bogaerts J., receveur 71
Van Vaerenbergh G., brigadier 74
Vanderlinden J., machiniste 85
Taelmans L., ouvrier semi-qual. 64
Gervis M., conducteur électr. 68
Smeyers J.B., conducteur électr. 80
Corbeels F., conducteur électr. 77

LIMBOURG

Luts J., machiniste 77

FLANDRE OCCIDENTALE

Huyghebaert M., conducteur A.B. 71
Pauwels G., piocheur 67
Herreman M., ouvrier semi-qual. 67
Snauwaert R., commis principal 81

Administration Centrale

Le 22 novembre dernier a eu lieu l'enterrement de M. Félix Brocké, que tous les habitués d'Annette et Lubin connaissaient bien. Chaque saison, il s'occupait des écritures avec son épouse, Mme Brocké, gérante de la Maison de vacances et assistante sociale du Brabant. Au nom des pensionnaires d'Annette et Lubin et de tous ceux que Mme Brocké a aidés depuis plus de 20 ans, nous présentons à celle-ci nos sincères condoléances.

Le tragique décès accidentel, survenu le 20 novembre dernier, à l'âge de 17 ans, de la fille de notre collègue, J. De Bauw (T), a jeté la consternation à la Direction T et parmi l'ensemble du personnel.

Nous présentons à M. De Bauw, si cruellement éprouvé, nos profondes condoléances.

Brabant

UNE BELLE CARRIERE

EMILE ERNOTTE

49 ANS ET 10 MOIS DE SERVICE

E. Ernotte a commencé sa carrière, à l'âge de 15 ans, à la gare vicinale de Chastre le 3 octobre 1921.

Après un court passage à la fosse de levage des machines à vapeur, il fut transféré au bureau de ce dépôt où s'exercera dorénavant la plus grande partie de son activité.

Nommé contrôleur le 1-1-1946, M. Ernotte partagea désormais ses activités entre le remplacement occasion-

nel des responsables de dépôts du Brabant Wallon et le contrôle des lignes de la région.



Depuis quelques années, l'utilisation de l'auto du service de contrôle avait facilité et amélioré son travail.

Domicilié à Longueville, depuis son mariage, loin des grandes routes, au-delà de Sart-Risbart et de Grez-Doiceau, il se souvient d'avoir maintes fois fait le trajet de 20 km vers Chastre à vélo, par une pluie battante ou une neige épaisse !

Comme nous nous étions inquiété des possibilités offertes à un retraité de conserver une certaine activité dans cette région, M. Ernotte nous a rassuré : hier, les élections, demain la C.A.P. et les associations locales lui offrent de quoi occuper son temps.

En quittant Monsieur Ernotte nous l'avons félicité pour sa carrière exemplaire qui atteint, pour ainsi dire, les 50 ans et lui avons souhaité une vieillesse heureuse.

Les propos du contrôleur BOUDARD

BOUDARD : Je me suis trouvé récemment dans une petite ville que j'avais connue au temps où je contrôlais les trams à vapeur qui y arrivaient.

CONDUCTEUR : Et vous l'avez trouvée changée ?

B. : A 10 h. 30 j'ai vu deux vastes parkings remplis de voitures et il n'y avait plus guère de places le long des trottoirs !

C. : Oui, on pourrait se demander d'où vient encore notre clientèle. Mais, si beaucoup de maris voyagent en auto, les épouses ne restent pas pour autant confinées dans leur cuisine; elles aussi ont la bougeotte.

B. : Eh bien, justement à 11 h. du matin, j'ai pris place dans un bus vicinal, pour un voyage de 30 minutes, vers un important village et j'ai eu constamment l'impression d'être dans un bus pour « femmes seules »; il y avait 13 femmes, le chauffeur et moi !

C. : Vous n'êtes pas superstitieux ?

B. : Si, mais tout a bien marché ! Le conducteur connaissait son Code de la Route et, à ce propos, je ne saurais assez insister pour que vous lisiez attentivement les dernières modifications apportées au Code de la Route et mettiez à jour votre brochure personnelle.

C. : Vous avez remarqué que pour la première fois, je crois, il est question à l'article 110 bis, d'une « bande délimitée par de larges traits blancs discontinus » et dans laquelle le mot BUS est inscrit.

B. : Espérons que dans nos villes, ces bandes réservées de circulation deviendront plus nombreuses qu'elles ne le sont aujourd'hui.

C. : Nous voici à la fin de l'année et nous allons de nouveau connaître la fièvre des achats de Noël et de Nouvel An.

B. : A ce propos, je voudrais vous rappeler un « Avis » que vous avez visé, il y a quatre ans environ, au sujet de l'interdiction du transport de ballons gonflés au gaz; il faut dire que c'était surtout avec des marchands de ballons que nous avions eu des ennuis, ils montaient sur nos plates-formes de tram avec 30 ou 40 ballons colorés, mais la mesure a toutefois été étendue aux voyageurs ordinaires.

C. : C'est dommage pour les enfants, car je me rappelle que j'étais content de recevoir un beau ballon. Ah ! c'était l'âge heureux.

B. : Croyez-moi, on n'atteint l'âge heureux qu'à quatre-vingts ans !

C. : Pourquoi seulement à 80 ?

B. : Parce qu'à 80 ans, on est certain de ne pas mourir trop jeune !

La Reine Fabiola et les enfants handicapés



A l'occasion d'« opérations philanthropiques », les services de la R.T.B. ont expliqué aux auditeurs et aux téléspectateurs ce que sont les ateliers protégés et dans quelles conditions les handicapés y sont occupés.

La création des ateliers protégés est due soit à l'initiative privée soit à celle des pouvoirs subordonnés (province, commune); ils sont agréés et subventionnés par le Fonds national de Reclassement social des handicapés, sous la tutelle du Ministère de l'Emploi et du Travail.

La photo ci-dessus montre la Reine Fabiola visitant un atelier semblable dans la région anversoise; elle interroge Mlle Maria Luyckx, fille de l'agent pensionné J. Luyckx du groupe d'Anvers et habitant Zandhoven.

Les transports en commun de Londres

L'Angleterre étant sur le point d'entrer dans le Marché commun européen, il importe que chacun de nous connaisse un peu mieux certaines activités de ce nouveau partenaire auquel nous lient tant de souvenirs des deux guerres mondiales.

Pour nous, dont le métier est le transport de personnes, il convient de se rappeler que le premier chemin de fer métropolitain *du monde* circula, dès 1863, à Londres. Aujourd'hui, il est indiscutable que la capitale britannique possède aussi le plus grand réseau de transport en commun du monde et, faut-il le dire, le meilleur.

En 1970, plus de 6.400 autobus rouges, parmi lesquels 5.311 autobus à étage, et plus de 4.423 voitures de métro ont véhiculé 2 milliards 265 millions de voyageurs.

60.000 agents, parmi lesquels 8.000 femmes, travaillent pour la London Transport sous le signe du cercle rouge traversé d'une barre bleue.

LE METRO

Le plan du réseau du Métro, avec ses 8 lignes principales et ses 7 tunnels sous la Tamise, est très facile à comprendre et loin d'être un labyrinthe pour un étranger.

UNE FLOTTE DE 6.850 AUTOBUS

Le voyageur quittant le Métro, constate qu'en surface, ce sont les

bus rouges qui règnent; ils cherchent leur route parmi 1 million 600.000 automobiles et 237.000 motos et vélomoteurs qui circulent dans le Grand Londres parmi 7,7 millions d'habitants.

Par rapport aux Vicinaux, la London Transport ne s'est adaptée que très tard à l'exploitation à un seul homme (one-man car). En 1966, de

nouveaux bus sans étage, appelés Red Arrows, spécialement conçus, ont été mis en exploitation; ils peuvent transporter 73 passagers; ceux-ci payent en montant un prix fixe de 4 pence dans un appareil livrant automatiquement le passage. L'utilisation d'appareils de perception automatique a permis d'étendre l'exploitation par un seul homme aux lignes suburbaines et aux « Green lines » (genre de



Un des nouveaux autobus à étage, type DMS, exploité par un seul homme.



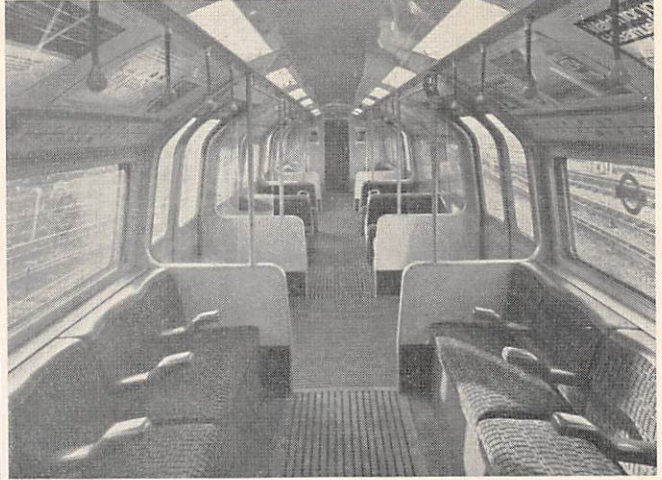
La station couverte d'autobus de Victoria avec 5 quais de départ. Au premier plan une bouche de métro et, à proximité, la gare de chemins de fer où arrivent notamment les trains venant de Douvres.

lignes vicinales). Le dernier type de bus mis en service, en 1970, est le « Londoner » bus à étage, sans receveur, pouvant véhiculer 89 voyageurs dont 68 assis et 21 debout; pour que le conducteur puisse voir s'il y a des places vacantes à l'étage, il dispose d'une sorte de périscope comme celui d'un sous-marin.

La Victoria Station, avec ses 17 millions de clients annuels, est la plus fréquentée de toutes; elle possède depuis peu une gare d'autobus couverte que les Londoniens appellent « umbrella » (parapluie) (voir photo).

Oxford Circus voit passer, par an, plus de 13 millions de voyageurs, Piccadilly 12 millions, Kings Cross 11 millions, Waterloo et Liverpoolstreet comptent 9,6 millions de voyageurs.

Rappelons, d'autre part, qu'à partir de 1959, la London Transport a progressivement remplacé par des autobus ses 1.600 trolleybus qui ont disparu de la scène londonienne en 1962.



La station Seven Sisters de la Victoria line, au nord de la Tamise, est un exemple typique des conceptions anglaises actuelles du creusement des lignes de métro. Inaugurée en 1969, c'est la seule ligne souterraine construite depuis 60 ans; elle a 17 km de long et 12 stations.

Les nouvelles voitures de métro ont quatre portes et 36 à 40 places assis dans le sens longitudinal.

Interrogez un Belge qui a passé quelques jours à Londres, en empruntant les lignes de bus et de Métro, et il ne pourra manquer de dire que Londres est une ville fascinante, pleine de mouvement, où règnent l'esprit de tolérance et le sens de la discipline. Personne ne se bouscule

aux arrêts des bus et chacun patiemment va prendre sa place dans la file. Dans le Tube (métro), l'affluence est souvent considérable, mais tout se passe calmement. Les chiffres des statistiques sont peut-être plus élevés au Métro de New York, mais dans

l'ensemble, pour la fréquence et la qualité des services, c'est la London Transport qui a le pompon; mais, faut-il le dire, malgré toute la compétence et le savoir-faire de ses dirigeants, la London Transport connaît un déficit considérable.

LES LONGUES CARRIERES



G. Vilain

A débuté le 11-6-1924 et a terminé sa carrière comme contrôleur à Mons.



M. Philips

A débuté le 5-6-1929 et a terminé sa carrière comme receveur à Hamme.



D. Claes

A débuté le 1-9-1929 et a terminé sa carrière comme receveur à Rumst.



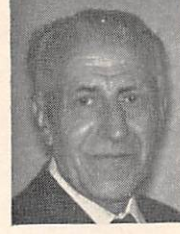
E. Heymans

A débuté le 9-4-1932 et a terminé sa carrière comme receveur à Charleroi.



R. Van Everbroeck

A débuté le 1-6-1923 et a terminé sa carrière comme ouvrier semi-qual. à Cureghem.



Fr. Schuyten

A débuté le 1-4-1929 et a terminé sa carrière comme premier commis à Anvers.



H. Erauw

Est entré en service le 15-4-1931; il a terminé sa carrière comme premier commis à Destelbergen.



J. Joly

Est entré en service le 12-3-1929; il a terminé sa carrière comme contrôleur à Uccle.



J. Jammaers

Est entré en service le 25-5-1929; il a terminé sa carrière comme ouvrier qualifié à Liège.



Fr. Van Camp

Est entré en service le 1-6-1928; il a terminé sa carrière comme conducteur élect. à Merksem.



R. Croquet

Est entré en service le 16-8-1932; il a terminé sa carrière comme brigadier à Anderlues.



L. Verheven

Est entré en service le 24-2-1936; il a terminé sa carrière comme conducteur A.B. à Uccle-Calevoet.

2.000 jours sans accident de l'équipe n° 3 de Namur-Luxembourg

L'équipe n° 3 réunit le personnel d'entretien du matériel de Salzinnes, Houffalize, Florennes et Forges, le personnel d'entretien des bâtiments du groupe, ainsi que le personnel salarié des bureaux. Tous ces agents ont parfaitement répondu à l'appel que lançait, le 16 octobre 1968, M. GEMINE, leur chef de sécurité, tandis qu'ils fêtaient ensemble leurs 1.000 jours sans accident chômant.

Pour célébrer dignement l'effort remarquable fourni par l'équipe n° 3 une fête de famille s'est tenue, le 20 novembre dernier, en la salle Léopold à Namur.

Elle eut lieu en présence de MM. BARBIER, ingénieur en chef, dirigeant les services des ateliers de la S.N.C.V., BOTTON, chef du Groupe Liège - Namur - Luxembourg, FOLLON, inspecteur principal, représentant le service général de la Sécurité à Bruxelles, LEFEVER, inspecteur principal adjoint, dirigeant les ateliers de Seilles (Andenne) et de Liège St-Gilles, SULBOUT, ingénieur technicien, de Mlle COBRAVILLE, assistante sociale, et de MM. BRAIBANT, MASUY, GEMINE, LALOUX, chefs de service, CHANTRAINE et DETROZ, chefs de mouvement, VANHULST, surveillant des travaux, DELCOURT, adjoint au service de Sécurité Namur-Luxembourg.

M. GEMINE, chef du service de Sécurité du Groupe Namur-Luxembourg, s'est réjoui du succès remarquable que représentent ces deux mille jours sans accident de travail.

Il exprima sa grande satisfaction qu'aucun des travailleurs présents n'avait eu à souffrir des suites d'un accident de travail depuis plus de cinq ans.

M. GEMINE renouvela néanmoins son appel à la vigilance, à l'attention et à la confiance dans la sécurité;

il proposa, comme prochain et logique objectif, les trois mille jours sans accident de travail !

M. FOLLON, délégué du Service général de Sécurité, souligna le caractère familial de cette fête. C'est en membre d'une même famille, dit-il, que l'on se réjouit d'une étape aussi importante sans accidents. L'orateur retraça ensuite la lutte menée depuis

Les trois orateurs soulignèrent également le rôle des épouses dans l'esprit de prudence au travail.

Un repas froid dignement arrosé et un spectacle récréatif, présenté par la Compagnie Tine Briac, ont suivi la première partie de la séance officielle. Ensuite, M. BOTTON, chef de Groupe, s'associa aux déclarations des trois orateurs précédents et décrivit les éta-



Un coin de la salle pendant le repas.

plus de vingt ans contre le scepticisme et l'indifférence. Il mit en lumière l'action déterminante de MM. GEMINE et DELCOURT.

M. BARBIER, ingénieur en chef, rendit hommage aux efforts d'émulation au sein d'une équipe qui est représentative de tout le Groupe Namur-Luxembourg. Tous ces agents qui ne se connaissent parfois pas, ont, dit-il, le même but : mettre l'accident hors la loi, et il invite l'équipe 3 du Groupe de Namur-Luxembourg à se fixer comme objectif un nombre illimité de jours sans accidents !

pes difficiles traversées par la victime d'un accident et par son entourage pour souligner que l'instinct de conservation, vieux comme le monde, n'a jamais suffi à empêcher les hommes de commettre des imprudences graves.

Il conclut en disant : « l'heureuse expérience que vous avez menée à bien, prouve que la sécurité fait désormais partie intégrante de votre vie professionnelle ».

Un souvenir fut remis aux agents invités à cette fête organisée par le Service Général de Sécurité.

L'accident de travail devrait être bientôt un événement exceptionnel

Remise annuelle de distinctions honorifiques

Le samedi 25 septembre 1971 a eu lieu dans la salle des fêtes du Waux Hall, à Mons, la remise de distinctions honorifiques à 83 agents venus de tous les coins de la province, accompagnés pour la plupart de leur épouse ou de membres de leur famille.

M. ROYEN, Directeur, présidait la cérémonie, entouré de M. POURVEUR, Ingénieur en Chef, des Chefs de service du Groupe ainsi que des deux assistantes sociales.

Dans son discours, après avoir souhaité la bienvenue à l'assistance, M. ROYEN explique le sens de la réunion du jour. Il insiste sur le rôle important joué dans l'économie du pays par la S.N.C.V., grâce à l'effort et au dévouement de ses agents et notamment de ceux que l'on fête aujourd'hui.

Pour eux, qui ont donné le meilleur d'eux-mêmes durant 25 ou 35 années, il s'agit d'une date importante que la Société et l'Etat Belge veulent célébrer.

Il les remercie ainsi que leur famille et principalement les épouses qui ont aidé leur mari dans l'accomplissement de leur tâche.

Enfin, M. ROYEN, après avoir évoqué les difficultés financières actuelles de la Société, incite chacun à donner l'exemple aux jeunes agents, afin qu'ils comprennent plus que jamais qu'ils sont au service du public.

C'est en musique et dans une excellente ambiance que la remise des médailles et des diplômes s'est effectuée.

ORDRES NATIONAUX

Ordre de la Couronne

Chevalier

Badoux O., chef des Voies et Travaux.

Miche G., chef de service de 1ère cl.
Gillard L., sous-chef de bureau.

Palmes d'Or

Siraut M., contrôleur.

Médaille d'Or

Van Ascot A., conducteur.

Herman F., manoeuvre.

Ordre de Léopold II

Chevalier

Dufour L., rédacteur.

DECORATIONS CIVIQUES

35 ANNEES DE SERVICE

Médaille civique de 1ère classe

Duez A., conducteur.

25 ANNEES DE SERVICE

Médaille civique de 1ère classe

M. Gouverneur L., Mme D'Haeseleer L.



Une partie de la salle du Waux Hall à Mons.

Nuyts E., conducteur.
Van Severen O., conducteur.
Thys A., tôleier-carrossier
Wallet M., brigadier.
Legrand Gaston, menuisier.
Mol P., conducteur él.
Houdart Fl., ouvrier d'élite.
Haulotte M., conducteur A.B.
Quensier B., ouvrier qual. 1ère cl.
Lauwers E., brigadier.

Médaille civique de 2ème classe

Adam René, Boite Raoul, Delhaye Alf., Ghierche Félix, Gonsette Louis, Ost Pierre, Pirson Hubert, Quintin Eugène, Troch François, Vandenberghe Lucien, Wauters René, Bauquenne Jules, Colet Maurice, Dery Louis, Decock Victor, Fayt Marcel, Gallant Valère, Poty Jean-Baptiste, Romain Gustave, Vogels Emile, Vandeweghe Gérard, Vandemert André, Wauthier Georges, Bouchez Fernand, Bouchez Gilbert, Berting Pierre, Carroyer Gilbert, Dessart Idule, Gobert Florent, Lescot Julien, Merlin Arthur, Neusy Emile, Rousseau Jacques, Siraut Paul, Dieu Samuel, Deside André, Wauquier Eugène, Ysebaert Georges, Strubbe Jules, Maroquin René, Demissy Marcel, Hastir Emile, Latinie Maurice, Legulier Hector, Lamotte Cyrille, Meunier Camille, Thomas Stéphane, Vanderborcht J., Van Herreweghen J., Carpentier Raoul, Rasart Maurice, Vanderdonck U., Adam Gilbert, Dehon Emile, Evrard Maurice, Libert Henri, Saussez André, Van Wenzelle Maurice, Brohez Max, Carlier Gilbert, Leclercq Arthur, Swaelens Louis, Fontaine François.



La fête des 1.000 jours sans accident de l'équipe n° 6 de la Flandre Orientale

Le 4 juillet 1971, l'équipe n° 6 de la Flandre Orientale, composée des agents des dépôts d'Hofstade, Herzele et Audenarde, a atteint, pour la 2ème fois, mille jours de travail sans accident avec incapacité de travail.

Cet heureux événement a été fêté dans le réfectoire de l'atelier de Destelbergen, les 11 et 12 septembre.

Dès que les agents, accompagnés de leur épouse et de leurs enfants, eurent pris place, M. G. De Smet, chef du service de la Sécurité, souhaita la bienvenue à l'assistance et félicita les lauréats.

Il émit le vœu de voir l'équipe atteindre 2.000 jours sans accident « chômant » et exprima le souhait que l'assemblée conserve un agréable souvenir de cette fête.

Après que chacun eut levé son verre en l'honneur des 1.000 jours, un groupe d'artistes de variétés prirent possession de la scène et furent fort applaudis.

Un goûter fut ensuite servi au cours duquel M. l'Inspecteur principal Follon, représentant le Service Général de Sécurité, prit la parole.

Il remercia d'abord tous ceux qui directement ou indirectement avaient permis d'obtenir un tel résultat; il tint également à féliciter M. Storms, Directeur, qui, à quelques jours de son départ en retraite, avait encore l'occasion d'assister à une fête de 1.000 jours.

M. Follon insista ensuite sur la mise en application du proverbe « Vouloir c'est pouvoir ». Pour éviter les accidents de travail, dit-il, il faut, avant tout, que vous le vouliez, ceci, bien sûr, pour vous-même, mais aussi pour votre famille et vos collègues.



M. Storms présidait, pour la dernière fois, une fête de sécurité.

Il termina en souhaitant que « cette cérémonie puisse être une incitation à persévérer dans cette voie afin de pouvoir fêter ensemble les 2.000 jours » !

M. le Directeur Storms, à son tour, tint à remercier les membres de l'équipe pour les résultats obtenus. Il insista sur la nécessité d'expliquer aux jeunes travailleurs les dangers de leur tâche quotidienne.

Il eut ensuite des mots aimables pour M. Follon et ses collaborateurs, dont la compétence, la patience et la persévérance forcent l'admiration.

M. Storms attira enfin l'attention des agents sur la nécessité de se tenir au courant de l'évolution de la technique pour entretenir ses connaissances; ce faisant, chacun dans sa profession sera mieux armé contre les accidents de travail. Il conclut en espérant que le résultat de l'équipe n° 6 puisse être un stimulant pour les autres équipes du groupe.

Après son discours et avant de passer aux réjouissances, M. Storms remit à chaque agent un cadeau-souvenir; les épouses ne furent pas oubliées dans cette distribution.

On passa encore ensemble deux heures agréables et au moment de se quitter, chacun souhaita se revoir aux « 2.000 jours » !

Les invités eurent encore l'occasion d'entendre une courte allocution de M. Lybaert, adjoint au chef de la sécurité, et Ach. Van den Steen, membre du comité de sécurité pour le mouvement, qui tous deux remercièrent le Service Général et la direction pour l'organisation de cette fête.

Les avez-vous connus ?

En avril 1970, dans le n° 145 de Nos Vicinaux, nous avons consacré un article au réseau des tramways de l'ouest de Mons. La première page montrait une motrice standard de la ligne 9 (Mons - Quaregnon - Dour) devant la maison communale de Boussu.

Voici une photo souvenir de la motrice 9143 prise au même endroit durant l'été 1929. Les motrices 9139 à 9158 avaient utilisé le courant monophasé qui fut abandonné en 1920.



ACTES DE PROBITE

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

ANVERS

Dépôt de Turnhout : J. Van Herck (3.886 F.), J. Bastiaensen (285 florins et 150 F.).

FLANDRE ORIENTALE

Dépôt de Destelbergen : G. De Meester (1.774 F.), L. Raemdonck (806 F.).

Dépôt de Hamme : A. Cornelis (780 F.).

Dépôt de Hofstade : R. Van den Berghe (1.527 F.).

NAMUR-LUXEMBOURG

Dépôt de Namur : F. Hucorne (500 F.), J. Pierrard (montre), A. Giot (2.788 F.).

Dépôt d'Onoz : A. Massart (montre), A. Scohier (679 F.).

Dépôt de Wellin : F. Marchal (760 F.).

Dépôt de Forville : G. Decamp (740 F.).

Dépôt de Mehaigne : J. Gramme (bracelet).
Dépôt d'Ermeton-s.-Biert : M. Pirson (montre de dame).

Dépôt d'Houffalize : G. Mack (811 F.).

LIEGE

Dépôt de Bassenge : H. Gorissen (740 F.), M. Toppets (510 F.).

Dépôt d'Eupen : J. Dooms (676 F.), H. Offermann (600 F.), R. Plunus (2.362 F.).

Dépôt de Liège St-Gilles : J. Crisner (1.427 F.), O. Lakeye (5.530 F.), A. Soetewey (1.140 F.), A. Theate (1.093 F.).

BRABANT

Dépôt de Louvain : Rentiers (3.660 F.), L. Peeters (840 F.).

Dépôt de La Roue : Roosens (1.161 F.).

Dépôt de Tirlemont : M. Geens (2.111 F.).

Dépôt de Cureghem : M. Timmermans (122.437 F.), J. Bostijn (4.663 F.), P. Goovaert (3.068 F.), A. Gils (15.000 F.).

Dépôt de Mont-Saint-Jean : R. Bouchez (8.140 F.).

Dépôt d'Uccle : Van Tongerlo (1.000 F.), Delgof (565 F.).

Dépôt de Dilbeek : J. Van Lierde : (1.374 F.).

LIMBOURG

Dépôt de Koersel : R. Vranckx (1.290 F.).

Dépôt de Bree : J. Reumers (1.000 F.).

Dépôt de Maaseik : Th. Lantin (1.044 F.).

Dépôt de St-Trond : E. Spiritus (3.252 F.).

FLANDRE OCCIDENTALE

Dépôt d'Assebroek : M. Vercruysse (montre en or), M. Vandecasteele (2.020 F.), P. Millecam (700 F.), D. Ballegeer (3.830 F.).

Dépôt de Dixmude : A. Steen (impermeable), H. Verhoest (impermeable), M. Deceunynck (164 F.).

Dépôt de Courtrai : P. Vandamme (rasoir électrique), P. Nuytens (veste de cuir), R. Huysentruyt (pardessus).

Dépôt d'Ostende : R. Moyaert (10.070 F.), Fr. Coucke (5.017 F.), G. Hendryckx (906 F. et bijou en or), J. Declerck (8 £ 2 shill. et 367 F.), E. Devriese (appareil photographique).

Dépôt de Knokke : J. Degraeve (2 bracelets en or plus 2 alliances en or), Fr. Van Labeke (1.100 F.).

Dix conseils sur les relations humaines

1 Ne soyez jamais cassant en vous adressant à autrui. Il n'y a rien de plus agréable qu'une parole aimable en guise de salut avant d'amorcer une conversation.

2 Souriez. Pour froncer les sourcils, il faut faire travailler successivement 72 muscles mais seulement 14 pour sourire.

3 Appelez les personnes par leur nom. La musique la plus agréable aux oreilles de quelqu'un est d'entendre prononcer son propre nom.

4 Soyez aimable et serviable; celui qui ne l'est pas, n'a pas d'amitiés.

5 Soyez cordial. Parlez et agissez comme si tout ce que vous faites, était pour vous un véritable plaisir.

6 Intéressez-vous sincèrement aux autres. En appliquant ce précepte, vous parviendrez à éprouver de la sympathie pour presque tout le monde.

7 Soyez toujours expansif dans l'éloge et mesuré dans la critique.

8 Ne mésezimez pas les opinions des autres. En règle générale, tout problème peut être envisagé de trois points de vue différents: le vôtre, celui de l'autre et le point de vue exact.

9 Même si vous ne les partagez pas, soyez compréhensif pour les sentiments et les opinions des autres.

10 Soyez toujours disposé à vous rendre utile. Ce qui importe le plus dans la vie, c'est ce que nous faisons pour nos semblables.

A tout ceci, ajoutez une pointe d'humour, une forte dose de patience, un rien d'humilité et vous serez largement récompensé de vos peines...

(d'après Inno-B.M.-Magazine)

Vouloir c'est beau, mais continuer à vouloir c'est mieux. La persévérance dans l'effort est seule vraiment efficace.

Jean des Vignes Rouges

Nos Vicinaux

Bulletin bimestriel d'information pour les agents de la S.N.C.V.

Rédaction : rue de la Science 14 - 1040 Bruxelles

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

Editeur responsable : L. Vanderfaeillie

Rue de la Science 14

1040 Bruxelles

La desserte, par nos autobus, du campus de l'université de Louvain-la-Neuve

Depuis 1956, le Groupe du Brabant exploite le service d'autobus 914 allant d'Ottignies (gare SNCB) à Ottignies (Bruyères), en passant par Bloc-Ry (Huit Colonnes), cette dernière appellation rappelant un ancien café-restaurant. Cette ligne dessert un quartier résidentiel en pleine expansion de la localité.

Depuis le 1er septembre, à la demande de l'Université de Louvain-la-Neuve, une variante d'itinéraire a été mise en exploitation afin de desservir également les premiers bâtiments construits sur cette vaste étendue de 800 hectares.

Actuellement, la variante n'est exploitée qu'une fois le matin et deux fois le soir pour assurer le transport d'une partie des professeurs, des étudiants et du personnel.

Le soir, notre autobus après avoir traversé Ottignies, va prendre son départ utile aux « Bruyères », puis passe devant les bâtiments abritant le Cyclotron et devant celui de la Faculté des Sciences; ensuite, après avoir atteint la route de Wavre - Gembloux, notre véhicule se dirige vers l'endroit appelé « La Baraque » sur le territoire de Corroy-le-Grand, puis passe devant le centre d'études de la Société I.B.M. et ensuite devant le Laboratoire du Génie Civil en construction, pour revenir à Ottignies (Huit Colonnes) et finalement à Ottignies (Station).

Il est évident que d'ici trois ans, ce qui maintenant n'est encore qu'une vaste étendue de terres arables changera complètement d'aspect.

Le nouveau campus sera desservi également à ce moment par une gare ferroviaire implantée en plein

centre de la future ville universitaire et raccordée à la ligne Bruxelles - Namur.

Les autorités académiques de l'Université, qui ont prodigué de nombreux efforts pour la réalisation de ce raccordement, ont ainsi marqué leur foi dans les transports en commun. Le raccordement se détachera de la ligne Bruxelles - Namur à environ 3 km au-delà de la gare d'Ottignies; il développera une longueur d'environ 4,5 km, terminée par une gare équipée de 3 voies. La possibilité de raccorder ultérieurement cette gare à la ligne Ottignies - Louvain sera réservée.



L'emplacement réservé aux autobus, en gare d'Ottignies.

Dernier voyage du tram électrique sur la section

Familleureux - Bois-d'Haine

Parmi les lignes électriques qui subsistent dans le Groupe du Hainaut, on relève les trois lignes des services 32, 33/35 et 39, qui relient Familleureux à Manage en passant par l'important centre urbain de La Louvière.

Il y a un certain temps déjà, le Conseil d'Administration de la S.N.C.V. avait approuvé un projet de restructuration de ces lignes.



Passage du dernier tram, le 9780, à Besonriex, hameau de Familleureux; le conducteur était Arthur Vandenberghe, du dépôt de La Louvière.



Devant l'église de Besonriex: l'homme en blanc, qui ressemble à une personnalité indienne, était tout simplement occupé à la cuisine dans un établissement proche.

Un pont était en construction, à Familleureux pour donner accès à l'auto-route de Wallonie et à cet endroit, nous avions une voie latérale en demi-cercle pour contourner les travaux routiers en cours. Récemment, ce pont a été mis en service et pour éviter la pose, à grands frais, et à titre provisoire, de rails sur ce nouvel ouvrage, l'Autorité supérieure nous a accordé

l'autorisation d'exploiter un service public d'autobus de « Pont Thiriau » à Familleureux (gare SNCB), en attendant les développements ultérieurs.

Le passage du dernier tram sur cette section de 5 km a eu lieu le 26 septembre; les photos ci-contre montrent de façon éloquent la manifestation folklorique qui a été organisée à cette occasion par le curé de l'endroit, l'abbé Delattre, qui n'est autre que le fils du contrôleur retraité Léon Delattre: bon sang ne peut mentir!

L'HISTOIRE ET LA PETITE HISTOIRE DE LA SOCIÉTÉ NATIONALE

Nous avons été mis en possession des détails d'un concours écrit organisé par le comité d'une amicale des appointés de la direction régionale de Mons, à l'occasion de la fête de Saint-Nicolas.

Il s'agit d'un questionnaire (genre « QUIZ » de la T.V.) sur l'exploitation et les détails annexes de la vie vicinale spécialement dans la province du Hainaut.

Beaucoup de réponses pouvaient être trouvées dans les quelque 155 numéros de « Nos Vicinaux » déjà parus. De toute évidence, un questionnaire de ce genre pourrait être facilement rédigé pour chacune de nos provinces.