

Nos Vicinaux

Bulletin d'information
pour les agents de la Société Nationale des Chemins de Fer Vicinaux

N° 159
JUILLET-AOÛT 1972
27ème ANNEE

SOMMAIRE

- 3 L'exploitation des tramways au littoral.
- 5 Visite du Palais royal.
- 10 Deux fêtes de la sécurité.
- 14 Le Festiniog Railway au Pays de Galles.
- 16 Un dépôt entre cent : Houffalize.

A Arlon, place Schalbert, un monument a été érigé à la mémoire du général PATTON qui dirigeait les troupes américaines lors de l'offensive allemande von Rundstedt, en décembre 1944.





APPEL PRESSANT

aux écoliers et étudiants

On sait qu'au cours de l'année scolaire 1971-1972, des accidents graves se sont produits à la montée et à la descente de nos véhicules; les victimes en furent le plus souvent de jeunes écoliers.

Préoccupé par la gravité de ces accidents survenant quelques secondes avant ou après l'arrêt des autobus et des trams, le Service Général de Sécurité de la S.N.C.V. a fait imprimer un feuillet, de présentation identique au modèle représenté ci-dessous, qui sera distribué à la rentrée scolaire, à chaque écolier en même temps que son abonnement.

LA BOUSCULADE EST LA CAUSE PRINCIPALE DES ACCIDENTS GRAVES

AVANT LA MONTÉE

- Attendez tranquillement l'arrêt complet de l'autobus ou du tram.
- S'il existe un embarcadère, un trottoir ou un accotement en saillie, rangez-vous convenablement sur celui-ci.
- Ne jouez pas sur l'aire réservée à l'arrêt de l'autobus ou sur les voies du tram.

PENDANT LA MONTÉE

- Montez calmement.
- Utilisez les mains courantes.

APRÈS LA MONTÉE

- S'il n'y a plus de place pour vous asseoir, avancez vers l'arrière, au besoin, au-delà de la porte médiane afin de faciliter l'entrée aux voyageurs qui monteront aux arrêts suivants.
- Tenez-vous bien aux mains courantes.

PENDANT LA DESCENTE

- Descendez calmement et surtout ne poussez pas la personne qui vous précède; elle pourrait faire une chute très grave.
- Utilisez les mains courantes.

APRÈS LA DESCENTE

- Ecartez-vous du véhicule pour éviter tout accrochage au moment du démarrage.
- Évitez de passer devant ou derrière le véhicule à l'arrêt; une voiture peut surgir à tout moment, songez-y.

Notre ligne du littoral en période de vacances

La ligne de tramway électrique La Panne-Ostende-Knokke est considérée, à juste titre, comme une ligne touristique exceptionnelle dont l'exploitation est néanmoins très influencée par les « changements saisonniers » de la région qu'elle dessert.

Personne ne s'étonnera du fait que trois horaires différents suivant l'époque de l'année doivent être établis dès lors pour la ligne de la côte.

La haute saison, c'est-à-dire les mois de juillet et août, exige une étude particulière afin de pouvoir faire face à l'accroissement du nombre de voyageurs pendant cette période; aussi des statistiques du nombre des arrivées et des départs sont-elles tenues chaque jour à Ostende.



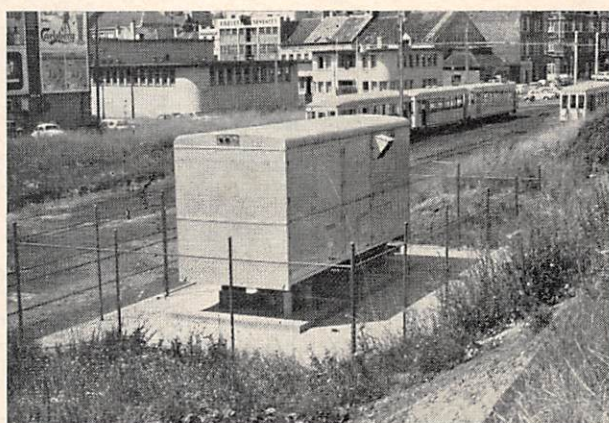
Ces statistiques qui sont dépouillées durant les mois d'hiver, doivent faciliter la création d'horaires pour la prochaine saison, la composition des trains et les prévisions d'éventuels dédoublements.

Les samedis, dimanches, ainsi que les 1er, 15 et 31 des mois, des statistiques supplémentaires sont effectuées à Mariakerke, sur les voitures en direction de La Panne. Ces statistiques comprennent, outre le nombre de voyageurs, les retards enregistrés et le temps qu'il a fait : chaud, ensoleillé, beau, nuageux, pluvieux.

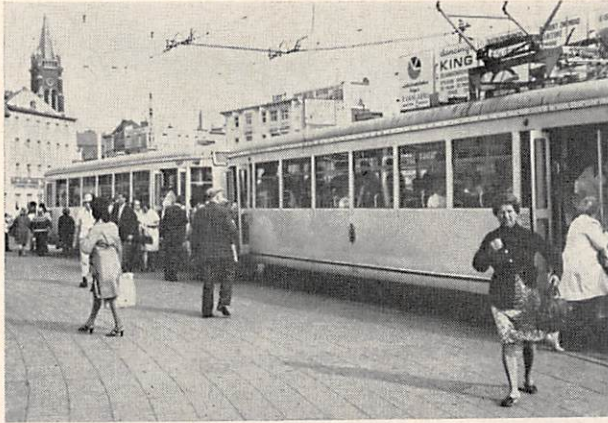
Comme pour toutes les entreprises du littoral concernées par la saison touristique, la période la plus chargée est celle comprise entre le 8 et le 31 juillet.



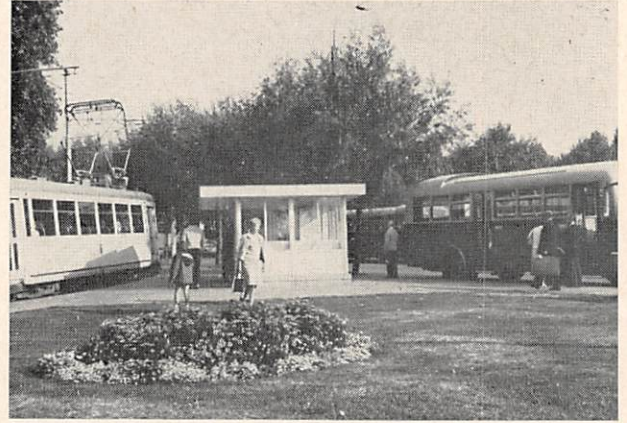
Les voies vicinales, au littoral, sont séparées du trafic routier dans une proportion de 75 % entre Ostende et La Panne et de 80 % entre Ostende et Knokke.



A Ostende, au Brandariskaai, nos services ont installé une sous-station transportable d'électricité, élément d'alimentation de la ligne du littoral.



A Blankenberge, (station S.N.C.B.), nos voyageurs disposent de larges quais.



Depuis plusieurs années, le tram vicinal ne pénètre plus dans l'agglomération de Knokke. A la boucle terminale, près de notre dépôt, le tram donne correspondance avec les autobus urbains et ceux de Bruges et de Maldegem.

Le 31 juillet, fin de la plus importante période de location pour les vacances, de nombreux trains de dédoublement sont mis en service sur la section Ostende-La Panne.

Les heures de départ d'Ostende sont établies en fonction de l'arrivée des trains SNCB. Ceux-ci arrivent à l'heure 13 et les trams partent à l'heure 30. Les trains SNCB partent à l'heure 50' et nos trams arrivent à l'heure 27' et 35'. Les heures les plus chargées sont au départ d'Ostende celles du samedi et du dimanche de 9 h. 30 à 11 h. 30 et au retour vers Ostende celles du dimanche de 17 h. 30 à 20 h. 30.

Du 10 juillet au 15 août, les trams sont toujours composés d'une motrice et de deux remorques.

Nous assurons également le transport de groupes à prix réduit, notamment des pensionnaires de maisons de vacances; soit en ajoutant une voiture, soit par un train spécial. A Ostende-quai, en 1971, on a émis, en juillet, pour 220.000 F de billets collectifs et durant le mois d'août pour 150.000 F.

Ceci montre bien que cette ligne, unique en son genre et particulièrement agréable à parcourir, continue à connaître une activité intense durant les vacances.

Pose d'une nouvelle voie à Blankenberge

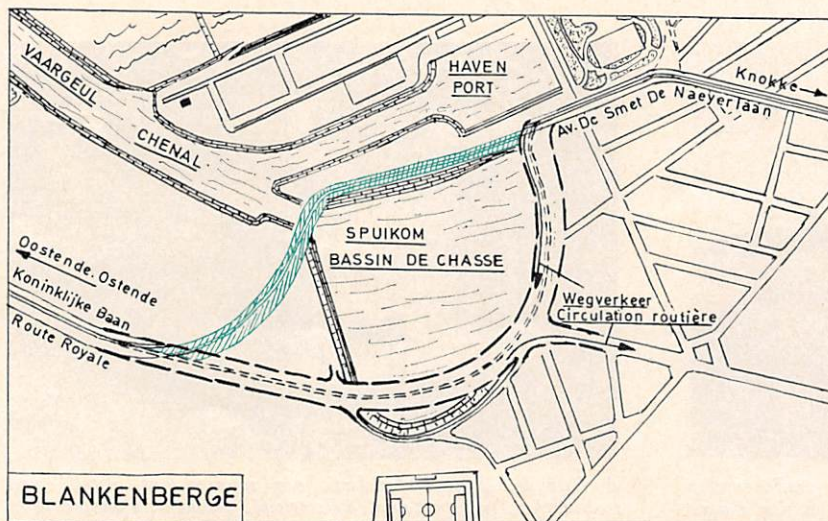
Les embouteillages qui ont lieu en saison touristique, le long de l'avenue de Smet de Nayer, à Blankenberge, sont une source continue d'irritations aussi bien pour les automobilistes que pour nos conducteurs de tramways et nos voyageurs.

Pendant les mois de juillet et d'août, il n'est pas rare de constater que nos services, à cet endroit, subissent des retards importants.

Heureusement, dans un proche avenir, le trafic de cette importante artère sera partiellement allégé car, conjointement avec les travaux effectués au port de plaisance et au bassin de chasse, une route a été aménagée suivant un nouveau tracé qui relie directement la route nationale 72 (Route Royale) avec la Vredelaan et plus loin avec la de Smet de Nayerlaan.

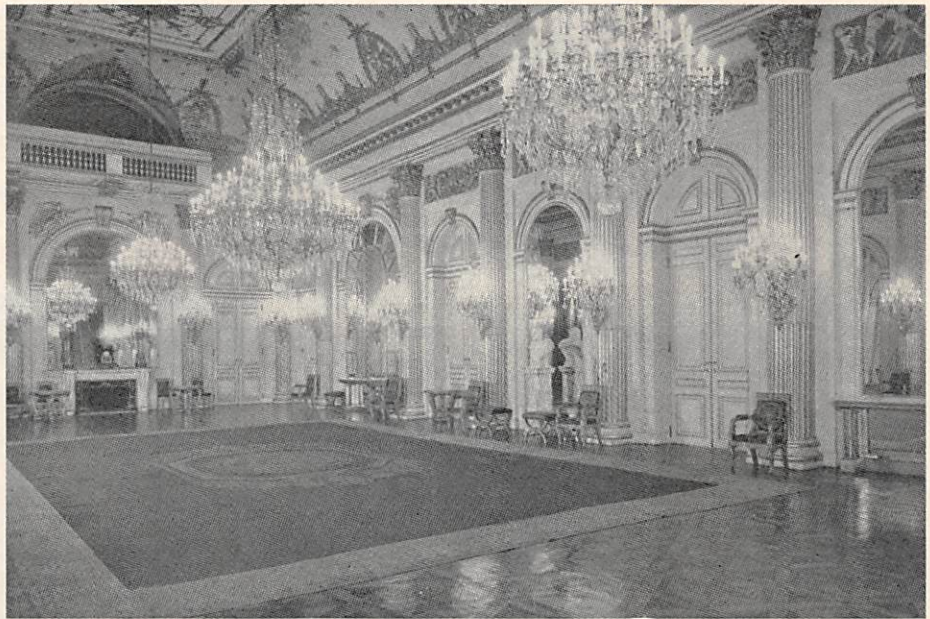
A partir de la fin novembre, nos trams suivront le nouveau tracé et contourneront le bassin par le sud au lieu de le faire par le nord comme auparavant.

La traversée de Blankenberge depuis le Parc jusqu'à la station le long de l'avenue de Smet de Nayer reste inchangée, mais se fera plus aisément du fait du trafic moins dense.



En couleur : le tracé de la route et de la voie ferrée actuelle qui seront supprimées. En larges traits : la nouvelle route avec la voie au milieu.

Une visite au Palais royal de Bruxelles



La Salle Empire.

L'an dernier, le Commissariat Général au Tourisme avait convié la population à visiter une cinquantaine de châteaux; nous avons fait écho à cette initiative dans le n° 151 de Nos Vicinaux. Devant le succès remporté par cette opération, celle-ci a été renouvelée cette année.

Il existe, d'autre part, un château ou plutôt un palais qui peut être visité chaque jour de 9 h. 30 à 16 h., jusqu'au 10 septembre, excepté le lundi: il s'agit du Palais royal de Bruxelles.

Le Palais royal est situé sur le Coudenberg, une colline qui domine Bruxelles, à l'endroit où, à partir du XII^e siècle, fut érigé le château des comtes de Louvain. Dans la suite, le bâtiment devint la demeure des ducs de Brabant, puis des ducs de Bourgogne.

En 1731, un violent incendie détruisit le magnifique palais des Ducs de Bourgogne et de Charles-Quint, qui se dressait à peu près à l'emplacement de la place Royale actuelle. Quarante-trois ans plus tard, le duc Charles de Lorraine, gouverneur général de nos provinces au nom de sa belle-sœur, l'impératrice Marie-Thérèse d'Autriche, adopta les plans de l'architecte français Barnabé Guimard pour la création des nouveaux quartiers s'inscrivant dans le quadrilatère des rues Royale, de la Loi et de Belle-Vue (place des Palais actuelle).

Le plan Guimard prévoyait notamment la construction de quatre hôtels le long de la rue de Belle-Vue. Deux furent réalisés et habités, l'un par le ministre plénipotentiaire d'Autriche, l'autre par le commandant militaire. Ils allaient ensuite devenir l'aile droite et l'aile gauche du Palais royal édifié par le roi Guillaume I^{er} des Pays-Bas après que la Loi Fondamentale de 1815 ait décrété que Bruxelles et La Haye seraient alternativement, d'année en année, la capitale et le siège du Parlement. Une colonnade conçue par l'architecte Henry (1754-1820) relia ces deux hôtels. Jugeant toutefois et à juste titre que ces deux bâtiments mal jointoyés faisaient piètre figure à côté de l'élégant palais (actuel Palais des Académies) terminé en 1826 pour le Prince héritier, Guillaume I^{er} confia, au cours de cette même année, la commande d'une résidence royale digne de ce nom à l'architecte Tileman-François Suys (1783-1861). Elle fut terminée en 1829; à la même époque, la rue de Belle-Vue prit le nom de Place des Palais.

C'est dans ce palais que s'installa, en juillet 1831, le premier roi des Belges.

En 1904, sous le règne de Léopold II, la façade fut démolie et au milieu, le grand portique à colonnes fut

surmonté d'un fronton, tel que nous le connaissons aujourd'hui.

Nous commençons notre visite par le grand vestibule lequel est situé au centre du Palais à l'endroit où se trouvait la rue de l'Heraldique, disparue en 1829.

L'escalier d'honneur, surmonté d'une sculpture représentant la Paix, nous conduit au premier étage.

Le Grand Salon (19 × 9 m), qui fut utilisé comme Salle du Trône sous le règne de Guillaume I^{er} des Pays-Bas, mène à la salle Empire. Celle-ci est l'ancienne salle de bal de l'hôtel Belgioso, qui fut la résidence du représentant de l'empereur d'Autriche.

Le mobilier en bois est rehaussé de dorures et de soie bleue sur laquelle le motif central est une couronne royale. On y donne encore des concerts de temps à autre.

On traverse ensuite le petit salon blanc, meublé en style Empire et dont les murs sont ornés de portraits des rois et des reines, pour gagner le grand salon blanc dont l'ameublement est identique au précédent. Deux grands fauteuils, décorés au lys de France, attirent notre attention. Les lambris du salon datent du XVIII^e siècle; c'est ici que les ambassadeurs accrédités présentent au Roi leurs lettres de créance. On y voit des portraits de Léopold I^{er} et de la reine Louise-Marie.

Le salon suivant est celui de Léopold I^{er}. Un mobilier Empire provenant de plusieurs résidences de Napoléon en France et offert par le roi Louis-Philippe à sa fille Louise-Marie, le décore.

Presque tous les tableaux de ce salon proviennent des appartements de la reine Louise-Marie au château de Laeken. Une toile, entre autres, représenterait un des salons du Palais royal, à Paris, où elle passa une partie de sa jeunesse.

Dans le salon suivant appelé salon Goya, nous admirons deux tapisseries exécutées à la Manufacture Royale de Santa Barbara, à Madrid, d'après des cartons du célèbre artiste espagnol Francesco de Goya (1746-1828).

En pénétrant dans le Salon Louis XVI, on entame la visite du bâtiment édifié sous le règne de Guillaume I^{er} des Pays-Bas. De nombreux portraits y rappellent le roi Léopold I^{er} et ses enfants. Nous arrivons ensuite dans le Salon Bleu, où une table dressée permet d'admirer un

service en porcelaine particulièrement précieux dit « aux oiseaux de Buffon » et réalisé, à la demande de Léopold Ier, par la manufacture Frédéric Faber de Bruxelles (1782-1844).

Dans le Salon des Maréchaux, se voit une belle collection de portraits. Parmi ceux-ci, on remarque particulièrement celui de l'archiduc Maximilien d'Autriche, frère de l'empereur François-Joseph, et époux de la princesse Charlotte de Belgique. Devenu empereur du Mexique, en 1864, il mourut trois ans plus tard sous les balles du peloton d'exécution de Queretaro.

La Salle du Trône et la Salle de Marbre furent édifiées par Alphonse Balat à la demande du roi Léopold II. Il fallut quatre ans pour terminer la première, aux dimensions particulièrement vastes. Onze grands lustres en bronze et à cristaux et vingt-huit appliques l'éclairent. Une loge destinée à recevoir un orchestre occupe le haut de la partie centrale de cette salle où eurent lieu jadis de nombreux bals et qui est surtout utilisée actuellement pour les cérémonies officielles et les visites des chefs d'Etat. Le mariage du roi Baudouin avec Dona Fabiola y Aragon y fut célébré le 15 décembre 1960. Une galerie de quarante mètres de long relie la Salle du Trône et la Salle de Marbre aux murs lambrissés de marbre vert au Salon du « Penseur » et à la Salle des Glaces, situés en façade.

C'est par cette dernière que se termine la visite des appartements du Palais. Henri Maquet l'édifia lors des travaux de renouvellement de 1904. De grandes glaces encadrées de pilastres cannelés donnent leur nom à cette salle dans laquelle ont lieu les cérémonies de présentation aux Souverains et certains dîners de gala.

Nous quittons le Palais par l'escalier Fontainebleau achevé sous le règne du roi Albert Ier.

Nous avons ainsi pu visiter une partie d'un palais qui auparavant était inaccessible au public et qui, pour ces raisons, était jadis auréolé de mystère.

Cette année encore, le Roi a bien voulu autoriser les visites. A vous d'en profiter !

S'il est trop tard, cette année, conservez la présente description pour 1973.

Tutelle sanitaire



Le Centre Belge de Médecine du Travail (CBMT) dispose de plusieurs véhicules équipés pour les examens médicaux.

Une de ces caravanes vient d'arriver au dépôt-garage d'Houffalize et le conducteur-infirmier invite M. Jean FRANÇOIS, qui est tout sourire, à venir se faire ausculter par le médecin.

Actes de probité

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

ANVERS

Dépôt de Turnhout : Cuypers G. (700 F), Dockx J. (1.000 F), Hens A. (1.325 florins et un livret d'épargne de 9.200 florins).

Dépôt de Tjalkstraat : Pauwels J. (1.470 F et 26 dollars).

HAINAUT

Dépôt de Tournai : Dejaiffe J. (4.052 F + 627 F + carnet de chèque), Debecq G. (1.036 F), Quiévy G. (1.293 F).

Dépôt de Jumet : Vandendriessche L. (montre), Hamel C. (montre), Dewilde Ch. (650 F), Ghierche F. (1.000 F).

Dépôt de Thuillies : Rogie G. (1.150 F).

Dépôt de Châtelet : Lacroix R. (bracelet en or), Lejeune Chr. (chandelier en cuivre), Henry R. (850 F).

Dépôt de Charleroi : Walraeve J.-Cl. (795 F), Dumont Y. (500 F), Philippe Fr. (1.000 F).

Dépôt de Nalinnes : Vandeveld R. (bracelet en argent).

Dépôt de Trazegnies : Piret G. (bracelet en or).

Dépôt d'Eugies : Sotteau (2.534 F).

Dépôt de La Louvière : Guichart R. (586 F), Simon J. (2.050 F), Peeters A. (montre en or pour dame), Quériat G. (bague en or), Soudant M. (montre en or pour dame).

Dépôt de Mons-Bassins : Chevalier (9.245 F).

NAMUR-LUXEMBOURG

Dépôt de Forville : Husson Ch. (montre de dame).

Dépôt d'Onoz : Coune J. (500 F).

Dépôt d'Ermeton-s-Biert : Gobbe J. (2.429 F + coupons d'actions), Hubert D. (1.244 F), Lobet M. (55.800 F).

Dépôt d'Amberloup : Sion A. (1.830 F).

Dépôt de Mehaigne : Guyot V. (800 F).

Dépôt de Mariembourg : Marchal S. (4.656 F).

Dépôt d'Andenne : Scheiff J. (2.684 F).

Dépôt de Namur : Gerlache A. (520 F), Mathijs J. (960 F), Hypacie A. (514 F), Noel E. (600 F), Lignier M. (893 F), Martin L. (722 F).

Dépôt d'Havelange : Lomba L. (2.600 F).

Dépôt de Bouillon : Arnould M. (940 F), Billiaux (2.200 F).

LIEGE

Dépôt de Saint-Gilles : Defawes H. (3.600 F), Henrion Y. (1.050 F), Lambert Y. (640 F).

Dépôt de Bassenge : Wouters L. (montre de dame).

Dépôt d'Eupen : Labille R. (720 F), Plunus R. (924 F).

Dépôt de Warzée : Balaine R. (725 F).

BRABANT

Dépôt de La Roue : Van Belle J. (1.175 F et un chèque de 40.000 F), Van Slambroeck (640 F), Bellemans P. (montre en or).

Dépôt de Leerbeek : Sterckx R. (montre), Thiels L. (1.253 F).

LIMBOURG

Dépôt de Maaseik : Ignoul L. (640 F), Coenen Th. (868 F), Knippenberg (1.570 F).

Dépôt de Saint-Trond : Lammens R. (radio portative), Janssen A. (1.550 F).

Dépôt de Lanaken : Thone A. (659 F), Wampers A. (3.395 F).

Dépôt de Hasselt : Cartenstadt R. (une montre d'homme).

FLANDRE OCCIDENTALE

Dépôt de Dixmude : Vanlerberghe R. (11.272 F).

Dépôt de Courtrai : Dennekin M. (2.000 F), Seys A. (1.370 F), Baligant R. (1.105 F).

Dépôt d'Ostende : Vanderburg-Zethoven W. (500 F), Anneca M. (1.375 F), Santens A. (4.404 F), Dierycx A. (7.300 F), Kimpe R. (293 F et 1.790 F), Vancoillie R. (appareil de ciné), Naessens R. (926 F), Moyaert J. (1.468 F), Hubert M. (8.437 F), Couvreur G. (montre), Desmets Fr. (4.875 F).

Dépôt de Knokke : Deetens R. (montre de dame), Degraeve G. (montre de dame), Devlieghere W. (1.308 F).

Dépôt de La Panne : Crampe W. (2.138 F), Vandamme M. (papiers d'affaires et 413 F).

LES LONGUES CARRIERES



Van Dooren J.

Est entré en service le 10-6-1926; il a terminé sa carrière comme chef de dépôt de 1ère cl. à Turnhout.



Coutellier M.

Est entré en service le 4-2-1931; il a terminé sa carrière comme ouvrier qualifié de 1ère cl. à Jumet.



Buekers .

Est entré en service le 18-2-1930; il a terminé sa carrière comme ouvrier qualifié de 1ère cl. à Hasselt.



Van den Bosch A.

Est entré en service le 4-11-1935; il a terminé sa carrière comme ouvrier qualifié à Kessel-Lo.



De Schquwer J.

Est entré en service le 15-3-1929; il a terminé sa carrière comme receveur à Grimbergen.



Desfosses V.

Est entré en service le 19-8-1928; il a terminé sa carrière comme receveur à Quaregnon.



Schroyen R.

Il a débuté le 29-8-1927. Il a été mis à la pension comme conducteur AB à Koersel.



Olbrechts H.

Il a débuté le 5-5-1931. Il a été mis à la pension comme conducteur à Grimbergen.



Delchambre G.

Il a débuté le 1-3-1926. Il a été mis à la pension comme receveur à Jumet.



Keymacker L.

Il a débuté le 1-12-1924. Il a été mis à la pension comme piocheur à La Louvière.



Froment J.B.

Il a débuté le 13-8-1929. Il a été mis à la pension comme ouvrier d'élite à Andenne.



Vereecken O.

Il a débuté le 16-7-1929. Il a été mis à la pension comme ouvrier qual. à Destelbergen.



Delcroix O.

Il a débuté le 1-10-1923. Il a été mis à la pension comme conducteur d'autorails à Tournai.



Mahieu E.

Il a débuté le 7-5-1935. Il a été mis à la pension comme conducteur A.B. à La Louvière.



Audenaert P.

Il a débuté le 1-4-1926. Il a été mis à la pension comme conducteur A.B. à Kalken.



Jacobs J.

Il a débuté le 28-4-1931. Il a été mis à la pension comme receveur à Cureghem.



Huybrechts P.

Il a débuté le 2-5-1929. Il a terminé sa carrière comme receveur à Dilbeek.



Laurent V.

Il a débuté le 19-9-1928. Il a terminé sa carrière comme receveur à Mons.



Vandeveld L.

Est entré en service le 1-11-1924; il a terminé sa carrière comme brigadier à Anderlecht.



Le Roy L.

Est entré en service le 6-2-1928; il a terminé sa carrière comme ouvrier qualifié de 1ère cl. à Haacht.



De Vos R.

Est entré en service le 24-6-1925; il a terminé sa carrière comme ouvrier qualifié à Merksem.



Guérriat A.

Est entré en service le 27-10-1928; a terminé sa carrière comme conducteur électr. à Charleroi.



Van Gompel R.

Est entré en service le 31-3-1931; il a terminé sa carrière comme ouvrier qualifié de 1ère cl. à Charleroi.



Dieltjens H.

Est entré en service le 16-11-1928; a terminé sa carrière comme contrôleur à Turnhout.

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

Naissances

ADMINISTRATION CENTRALE

Griet chez Van De Weghe F. (Kalken)
Jocelyne chez Coune Alice (Spy)
Pieter chez Loose G. (Sint-Michiels)

ANVERS

Danny chez Eelen K. (Rijkevorsel)
Edward chez Boone L. (Anvers)
Koen chez Verweken A. (Arendonk)
Ingrid chez Van Poyer R. (Malines)

FLANDRE ORIENTALE

Els chez Blanquaert Th. (Wetteren)
Kris chez Erauw W. (Destelbergen)

HAINAUT

Valérie chez Millot M. (Courcelles)
Nathalie chez Delmotte M. (St-Vaast)
Sylvie chez Altruy M. (Ransart)
Annick chez Debay M. (Mons)
Joëlle chez Prévot F. (Piéton)
Valérie chez Wautier R. (Binche)
Brigitte chez Pierre L. (Mont-sur-Marchienne)
David chez Arquin R. (Chapelle I. Herlaimont)

NAMUR - LUXEMBOURG

Pascal chez Hennart A. (Malonne)
Nancy chez Wiame R. (Belgrade)
Véronique chez François J. (Houffalize)
Alain chez Marchal S. (Onoz)
Christine chez Pigeon M. (Rochefort)
Stéphane chez Arnould M. (Oizy)
David chez Gillard M. (Arlon)
Nancy chez Dubail C. (Namur)

LIEGE

Christelle chez Hustings R. (Crisnée)
Carine chez Lekaene M. (Hannut)
Eric chez Orban R. (Loncin)
Anna chez Willot J. (Hamoir)

BRABANT

Stefaan chez Seghers J. (Leerbeek)
Peter chez Sienart J. (Leerbeek)
Francis chez Van Kalck Chr. (Evere)

LIMBOURG

Philippe chez Olegs J. (Kuringen)
Danny chez Greunlinx J. (Maaseik)
Edwin chez Brauns H. (Kuringen)

FLANDRE OCCIDENTALE

Saskia chez Devriendt W. (La Panne)
Wim chez De Lille G.M. (Sijsele)

Mariages

ADMINISTRATION CENTRALE

Mlle Delpire R. a épousé Rase R.
Mlle Pieters E. a épousé Lejeune D.
Mlle Steenhoudt L. a épousé Van der Has-selt J.

FLANDRE ORIENTALE

De Sloovere J.-P. a épousé Mlle Guyssens C.
Hellebaut J. a épousé Mlle Van Wambeke A.
De Bleu A. a épousé Mlle Van Hassel L.

HAINAUT

Godart J.M. a épousé Mlle Carlier N.
Voyageant R. a épousé Mlle Reigniez M.

NAMUR-LUXEMBOURG

Delannoy L. a épousé Mlle Laloux N.
Brichard R. a épousé Mlle Destate M.
Colla J.-M. a épousé Mlle Delaisse N.

BRABANT

Close C. a épousé Mlle Albert M.
Hamelrijckx P. a épousé Mlle Vervaeet Y.

LIMBOURG

Conings E. a épousé Mlle Corstjens H.

FLANDRE OCCIDENTALE

Moerman D. a épousé Mlle Roels D.

FLANDRE OCCIDENTALE

Nuytens G., conducteur A.B.	32
Broux J., receveur	29
Knockaert P., conducteur A.B.	14

Nécrologie

AGENTS EN SERVICE

Age

ANVERS

Vermeiren J., conducteur A.B.	23
-------------------------------	----

HAINAUT

Gordien F., conducteur électrique	52
-----------------------------------	----

BRABANT

Bertels J., ouvrier qualifié de 1ère cl.	54
Vanlangendonck R., ouv. qual. de 1ère cl.	54

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

ANVERS

Verbist G., chef piocheur	84
Colebunders L., receveur	67
Laenen J., chef piocheur	97
Weitmann G., chef d'atelier de 1ère cl.	66
Janssens L., receveur	75
Wuyts Fr., piocheur	80
Verbelen H., ouvrier d'élite	73
Vos H., conducteur A.R.	74
Kerstens L., ouv. qual. de 1ère cl.	62
Clymans J., ouvrier d'élite	79
Smits C., conducteur A.B.	67
Van Weert C., conducteur électrique	81

FLANDRE ORIENTALE

Erauw O., conducteur électrique	71
Depunt R., ouvrier qual. de 1ère cl.	79

HAINAUT

Gossuin L., receveur	73
Thumelaine E., ouvrier qualifié	63
Verhaeghen R., ouvrier qualifié	46
Pichon E., brigadier	72
Dambremé R., receveur	63
Dardenne Th., ouvrier qualifié	77

NAMUR-LUXEMBOURG

Bastogne A., piocheur	74
Sauveur A., ouvrier d'élite	63
Feron F., piocheur	71
Van den Bossche R., conduct. d'autobus	72

LIEGE

Pire J., manœuvre	70
-------------------	----

BRABANT

De Grève J., receveur	76
Meert C., receveur	65
Detournay O., piocheur	78
Lehouck Fr., conducteur électrique	57
Puttevels L., ouvrier qual. de 1ère cl.	82
Sotiaux H., ouvrier qual. de 1ère cl.	72

LIMBOURG

Dedrij J., piocheur	75
---------------------	----

FLANDRE OCCIDENTALE

Van den Berghe A., conducteur	89
Schoonooghe H., ouvrier qualifié	70
Vandamme H., receveur	81
Bolle K., ouvrier qualifié	74
Pintelon Fr., inspecteur	83
Devuyst A., chef piocheur	84
De Windt A., piocheur	86
Dhondt L., chef de mov. de 2ème cl.	75

Agents des groupes mis à la pension

Mois de mai-juin 1972

Années
de service

ANVERS

Dieltjens H., contrôleur	44
Oris Fr., conducteur électrique	43
Hendrickx L., brigadier	42
De Vos R., ouvrier qualifié	42
Van Dyck A., conducteur électr.	41
Verstraeten L., conducteur électr.	40
Versmissen L., conducteur électr.	28
Nuyts Fr., piocheur	23

FLANDRE ORIENTALE

Audenaert P., conducteur A.B.	46
De Caluwe I., ouvrier qualifié	14

HAINAUT

Delchambre G., receveur	46
Devos A., surveillant des Voies et travaux de 1ère cl.	45
Guerriat A., conducteur électr.	43
Van Gompel R., ouv. qual. de 1ère cl.	37

Mahieu E., conducteur A.B.	37
Laurent V., receveur	36
Legrand G., ouvrier d'élite	35
Keymacker L., piocheur	35
Moutier A., ouvrier d'élite	31
Doucy A., conducteur électr.	26

NAMUR-LUXEMBOURG

Lapierre G., piocheur	36
Watrice R., chef-receveur	30

LIEGE

Cougnat J., ouvrier semi-qual.	27
--------------------------------	----

BRABANT

Le Roy L., ouv. qual. de 1ère cl.	44
De Houwer J., brigadier	43
Vandevelde L., brigadier	42
Verbruggen L., conducteur électr.	38
Thollebeke E., contrôleur	37
Olbrechts H., conducteur électr.	37
Baut E., ouvrier semi-qualifié	33
Du Four Fr., receveur	25
Clymans Fr., piocheur	23
Van Asbroeck Fr., ouv. qual. de 1ère cl.	22

LIMBOURG

Auwerckx M., ouvrier d'élite	44
Schroyen R., conducteur A.B.	39
Strauven G., piocheur	32

Anvers

MISE A LA RETRAITE DE MONSIEUR DUJARDIN

Le 1er juillet dernier, M. M. DUJARDIN, chef de mouvement de 2ème cl., a pris sa retraite après 42 ans de service.

Entré en fonction, à Merksem, le 15 avril 1930, il fut nommé contrôleur le 1er mai 1941.



En raison de ses qualités professionnelles exceptionnelles, il fut promu chef de mouvement de 2e cl. le 1er janvier 1958.

Au cours de la réunion, organisée à l'occasion de son départ, un cadeau lui fut offert par l'Amicale des appointés du groupe d'Anvers et chacun lui souhaita une longue et heureuse retraite.

Flandre Occidentale

L'AMICALE DU PERSONNEL DE LA S.N.C.V. - SECTEUR DE COURTRAI « ONTSPANNING NA ARBEID » FETE SES DIX ANS D'EXISTENCE

La célébration de cet anniversaire a débuté par un tournoi de football qui mit en présence les équipes de l'amicale de Courtrai, le personnel des tramways urbains de Gand, l'équipe de l'amicale de Dixmude, la section de Destelbergen, l'équipe de l'amicale d'Ostende et l'amicale d'Assebroek.



A 18 h. 30 eut lieu, à Heule, dans la salle des fêtes, une impressionnante réunion de plus de 500 membres des amicales des Vicinaux des deux Flandres. On y remarquait comme invités d'honneur : M. E. VERVAET, Chef de groupe, M. KEYGNAERT, Ingénieur et M. KNOCKAERT, Inspecteur principal adjoint, Mlle VANDEVELDE, assistante sociale, et M. DEBAENE du service du personnel de Bruges.

Un souvenir fut offert à cette occasion aux divers présidents des Amicales de la Flandre Occidentale. Quatre agents passés à la C.R.I., les nommés : L. Allerweird, D. Arsljlder, G. Bearelle et A. Defoort, reçurent les cadeaux d'usage et leurs épouses furent fleuries.

Cette année, les dirigeants eurent le plaisir d'offrir un cadeau aux couples Albert Catry-Hoedt, Théophile Durnez-Vermeersch et Frans Porteman-Herbosch, à l'occasion de leurs noces d'or.

La photo ci-dessous montre André VANOUTRYVE, chef de mouvement de 1ère cl. du dépôt de Courtrai, président de l'amicale depuis 10 ans, recevant un cadeau et des fleurs.

La fête anniversaire se termina par un bal au cours duquel fut tirée la tombola des « Amicales », réputée pour ses lots exceptionnels.

Les 13 et 27 mai, on clôtura les festivités de l'anniversaire par un dîner offert aux membres, dans un établissement situé à Loker Scherpenberg où jamais un tram ne roula, mais où les conversations et les vieux souvenirs évoqués roulèrent pendant longtemps sur ce sujet ! Après s'être sustentés, les 125 membres en service actif, les 86 pensionnés et les 25 veuves d'agents décidèrent de continuer les activités de l'amicale avec l'espoir de fêter le 20ème anniversaire.

C'est ce que « Nos Vicinaux » leur souhaite.

CHAMPIONNAT CYCLISTE POUR LE PERSONNEL TRAM ET AUTOBUS DE LA S.N.C.V.

L'amicale du Personnel des Vicinaux de Dixmude organise le dimanche 10 septembre à Dixmude le championnat cycliste pour le personnel tram et autobus de la S.N.C.V.

Les propos du contrôleur BOUDARD

BOUDARD : En montant dans votre bus, j'ai constaté que vous n'aviez pas modifié le film indicatif latéral; des voyageurs auraient donc pu se tromper.

CONDUCTEUR : C'est vrai Chef. Mais je suis arrivé au terminus avec 5 minutes de retard; le temps d'arranger mon Almex et de servir une douzaine de voyageurs, je n'ai pu modifier que la boîte à film « avant » et je suis parti.

B. : Soit, mais je vous avertis que je vais être impitoyable pour les manquements de ce genre. Il est inadmissible de voir un autobus indiquer comme **DESTINATION**, la ville d'où il vient.

C. : D'accord, mais entre nous, chef, ce qui est plus ennuyeux pour les voyageurs c'est quand nous faisons des services « limités » c'est-à-dire que nous n'allons pas jusqu'au terminus habituel.

B. : Evidemment, il arrive que le point de destination ne figure pas sur le film, car en général on n'y peint que le nom des destinations extrêmes.

C. : Et alors, on place une plaque de pare-brise sur laquelle est indiqué le nom du lieu de fin de parcours.

B. : Exact, et le conducteur doit veiller à être en possession de cette plaque dès le début de son service.

On ne peut admettre que par suite d'une négligence quelconque il faille, comme je l'ai déjà vu, utiliser un carton avec des inscriptions à la craie.

C. : Sur nos lignes les arrêts sont facultatifs; il faut donc que le voyageur qui attend puisse lire aisément la destination de l'autobus.

B. : D'accord, nos clients, sur la route, doivent déjà avoir des réflexes visuels rapides pour arrêter l'autobus qui leur convient; faisons, de notre côté, un effort pour les aider !

Groupe Namur-Luxembourg

L'équipe n° 8 compte 1.000 jours sans accident



Cet heureux résultat a été célébré, le dimanche 18 juin, dans une salle de fête de Jambes au cours d'une cérémonie qui réunissait 48 conducteurs — et leur famille — venant de Fozz-Wépion, de Mehaigne, de Malonne, ainsi que de Châtelineau.

Après avoir accueilli les invités, M. GEMINE, chef de la Sécurité, rappela que de nombreux jeunes agents ont commencé à travailler au dépôt de Namur; ils ont besoin de bons conseils et il leur faut acquérir l'esprit de sécurité.

Comme l'expliqua ensuite M. GEMINE, la composition de l'équipe n° 8 est assez hétéroclite puisqu'elle comprend des conducteurs des dépôts précités ainsi qu'un certain nombre de conducteurs des lignes extérieures et urbaines de Namur. Mais cette situation a été voulue et acceptée depuis le 1er janvier 1969, et voilà que le résultat est là, indéniable: les 1.000 jours sans accident sont dépassés!

M. FOLLON, représentant le Service Général de la Sécurité, après avoir félicité les membres de l'équipe, leur dit notamment: « Tâchez de devenir des travailleurs rationnels, c'est-à-dire, des travailleurs qui

- connaissent les risques,
- sont conscients du danger,
- sont vigilants et persévérants,
- sont prévoyants, car la prévision des risques permet de les neutraliser.

Enfin, M. BOTTON, chef de Groupe, dans une allocution qui clôtura la partie officielle de la fête, déclara notamment, après avoir félicité les membres de l'équipe: « Je voudrais tout simplement livrer à votre sensibilité d'homme un état d'esprit qui, au-delà de tout règlement rigide, doit vous aider, librement, à accomplir votre tâche quotidienne. A partir du moment où on réalise vraiment que le respect de la vie est le fondement de notre existence, il est plus facile d'ap-

précier à sa juste valeur la place primordiale que doit prendre la sécurité dans notre vie de tous les jours ».

Et lorsqu'il demanda aux participants à la fête de mettre en pratique la phrase: « Conduisons aussi avec notre cœur », des applaudissements nourris montrèrent que les conducteurs avaient apprécié le discours plein d'humanité de leur Chef de Groupe.

Après la remise des cadeaux, la partie récréative fut assurée par une troupe de variétés comprenant M. Lemaire, de Marchienne-au-Pont, la chanteuse Marthe Helly's, de Charleroi, et un excellent accordéoniste, A. Le-grain.

Le spectacle plut à tout le monde et après une collation également bienvenue, les familles se quittèrent en se promettant de répondre aux vœux de M. GEMINE: revenir fêter les 2.000 jours!



Groupe d'Anvers

L'équipe n° 3 fête ses 1.000 jours sans accident

Les agents des dépôts d'Hoogstraten, de Mol, d'une partie d'Anvers, ainsi que les agents de réserve du dépôt de Turnhout, ont assisté, en grand nombre, et beaucoup avec leur famille, à la fête organisée le 17 juin dernier en l'honneur de l'équipe de sécurité n° 3 qui avait atteint l'étape des 1.000 jours sans accident chômant.

M. BENOY, chef du service de Sécurité du groupe d'Anvers, ouvrit la cérémonie en souhaitant la bienvenue aux participants.

Le contrôleur WYNS qui allait assumer avec beaucoup d'aisance la

fonction d'animateur et de maître de cérémonie, sut créer rapidement, avec son orchestre, l'ambiance de circonstance et remporta un gros succès personnel en interprétant une chanson: « Het gaat om je leven » (Ta vie en dépend) dont il est l'auteur. Comme attraction, il y eut encore un prestidigitateur qui fut très apprécié par les enfants.

Au moment des discours, M. FOLLON, Inspecteur principal adjoint, félicita chaleureusement les intéressés pour les résultats obtenus et souligna combien la conduite insouciance offre plus de risques d'accident qu'un

comportement réfléchi, empreint de l'esprit de sécurité.

M. J. GOOVAERTS, chef de groupe, félicita à son tour les équipiers et en quelques phrases bien senties, donna des conseils qui devraient permettre aux lauréats de continuer sur leur lancée.

Après le tirage d'une tombola pour les enfants, chacun fit honneur au goûter offert par la Direction.

Cette fête de la Sécurité se termina dans une joyeuse animation et tous formulèrent le vœu de se revoir dans trois ans!

Flandre Orientale

Remise de distinctions honorifiques

Rendez-vous avait été pris, le samedi après-midi 17 juin, dans la salle de fête « Admiraal », près du bâtiment de la Direction de Destelbergen, entre d'une part, le Chef de Groupe et ses collaborateurs les plus proches, et d'autre part, les quelque 27 agents qui allaient être décorés, et leur famille.

On remarqua bientôt une innovation sympathique dans l'organisation de la cérémonie habituelle; M. VERVAET, Chef de Groupe, avait invité les pensionnés des cinq dernières années, sur la suggestion de feu M. Firmin De MEESTER. Une minute de silence fut observée, à la mémoire du regretté Chef de Service du Personnel, après l'ouverture de la cérémonie par la Brabançonne.

Dans son discours, M. VERVAET félicita les décorés au nom du Conseil d'Administration et de M. le Directeur Général. Il souligna les mérites réels de ces agents qui durant une période de 25 ou 35 ans ont dû s'adapter aux bouleversements provenant des réformes de structure de la S.N.C.V.

« C'est grâce, dit-il, à vos facultés d'adaptation, que la S.N.C.V. peut encore jouer un rôle dans le Transport Public ». Il mit ensuite en valeur la tâche difficile qui incombe aux agents du mouvement, en comparaison avec la période d'entre-deux-guerres. Le transport public qui le plus souvent s'effectuait en siège spécial était alors le maître du trafic sur la route et les voyageurs n'exigeaient pas encore de la vitesse.

« Aujourd'hui, continua M. VERVAET, on demande au « one-man-cariste », empêtré dans un trafic intense, une attention soutenue et une tension d'esprit pour pouvoir conduire à bon port des voyageurs toujours plus pressés.

» C'est grâce à son zèle et à son sens du devoir que le transport pu-

blic peut encore s'effectuer dans les meilleures conditions.

» Les agents des services techniques sont confrontés d'une façon permanente avec une technique, ainsi qu'avec des méthodes de travail adaptées à l'évolution constante du matériel et des installations: efforts qui demandent à l'homme plus de méthode, plus de dextérité, plus de précision.

» Les réformes de structure successives, la force d'attraction du transport privé et le progrès social mettent nos agents, qu'ils appartiennent à l'exploitation, à la comptabilité ou au personnel, devant de nombreuses difficultés.

» Il est un fait évident, poursuivit M. VERVAET, que le transport public n'étant plus viable par ses propres moyens, nous devons faire appel à l'intervention de la communauté; dès lors, il faut que toute dépense soit justifiée.

Après avoir rappelé que l'atelier de Destelbergen, où il a fait ses premiers pas, ainsi que ses centres d'entretien, ont joué un rôle de premier plan, dans le développement de la technique et des méthodes modernes, il adressa un appel chaleureux à tous les agents afin d'essayer d'injecter un sang nouveau dans le transport en commun et cela dans un esprit de concertation. « Aux hommes du mouvement, il appartiendra de se comporter à l'égard du client en « gentlemen », en soignant leur élocution, leur comportement et leur habillement, en faisant preuve de courtoisie dans le trafic, et en assurant une conduite confortable et prudente de l'autobus.

» Aux hommes de la technique appartient la tâche d'envoyer sur la route des autobus bien entretenus et impeccables. »

M. VERVAET exprima encore sa gratitude aux épouses des décorés qui ont dû parfois faire face aux désillusions inévitables dans une longue vie professionnelle et qui ont apporté à leur mari le soutien moral indispensable.

Après avoir salué la présence des pensionnés, le chef de groupe, assisté de M. KEYGNAERT, ingénieur, procéda à la remise des bijoux aux jubilaires fort applaudis par l'assemblée.

Après la remise des décorations on fit l'appel des pensionnés, qui se levèrent tour à tour, et qui reçurent chacun une ovation retentissante des quelque deux cents assistants.

Et tandis qu'un orgue électrique assurait une joyeuse ambiance musicale, les conversations s'engagèrent et plus d'une « histoire vicinale » fut racontée pendant cette soirée, devant des chopes de bière mousseuse, au cours d'un « rendez-vous du tram » comme nous voudrions encore en vivre souvent.

ORDRES NATIONAUX

ORDRE DE LA COURONNE

Chevalier

Dehoorne S., chef de service de 2ème cl.

Palmes d'or

De Schoenmaeker G., commis.

Palmes d'argent

Denoyel C., ouvrier d'élite.
Van Maldeghe M., ouvrier qualifié.
Vanden Bulcke G., brigadier.
Deliaert M., brigadier.

Médaille d'or

De Bruycker O., conducteur AB.
Thienpont R., conducteur AB.
De Meester A., ouvrier semi-qual.

ORDRE DE LEOPOLD II

Chevalier

Balcaen V., chef de dépôt de 1ère cl.

DECORATIONS CIVIQUES

35 ANS DE SERVICE

Médaille civique de 1ère cl.

Mertens C., ouvrier semi-qualifié.
De Bruycker R., ouvrier semi-qualifié.

25 ANS DE SERVICE

Médaille civique de 1ère cl.

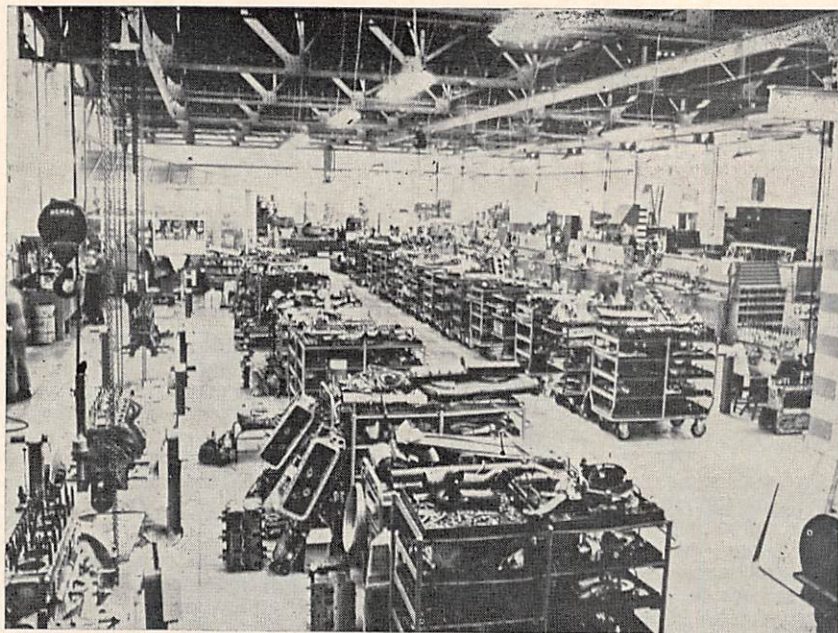
De Smet St., Heirman R., Everdepoel M.

Médaille civique de 2ème cl.

Eeckhout M., Heyze G., Platteeuw J., Pringels A., De Wilde M., Vergucht Fr., Baetens F., Casteleyn R., De Bock M., De Coster V., Oosterlinck H., Van Acker M.



L'atelier rénové d'Andenne- Seilles



Chariots sur lesquels ont été déposées les pièces démontées de moteurs en révision, à raison de 2 dessertes par moteur; le bâti du moteur se trouve à hauteur convenable, devant les chariots, pour être examiné et remonté à neuf.

Prochainement, nous ferons le point de l'action entreprise par T/AT sous la direction de M. BARBIER, ingénieur en chef, à la suite de la reprise par ce service, des ateliers des groupes d'exploitoin de la Société Nationale.

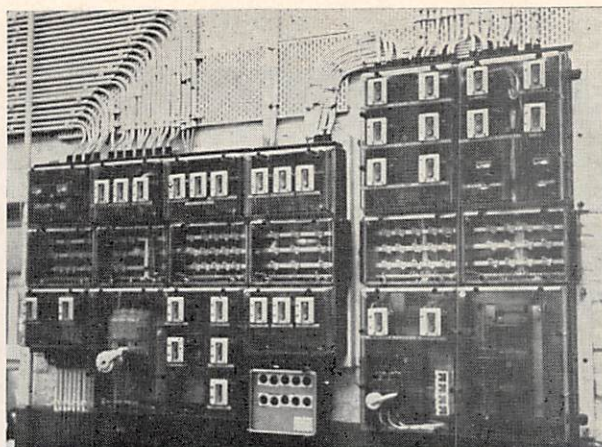
En effet, l'attribution de missions bien définies à certains ateliers dans chacune des deux régions linguistiques a permis, notamment, la réalisation d'un but que l'on s'était assigné depuis longtemps : la « banalisation » de tous les types de moteurs. De même que l'on « banalise » des voies de chemins de fer en les utilisant dans les deux sens grâce à une signalisation adéquate, dans la nouvelle organisation de T/AT, lorsqu'un groupe d'exploitation constate qu'un moteur d'autobus est partiellement usé ou présente une avarie majeure, il l'envoie au centre de grand entretien (Andenne ou Destelbergen) pour réparation. Le dépôt expéditeur, au lieu de

devoir attendre 3 à 4 semaines, recevra, dans les jours qui suivent, un moteur entièrement remis à neuf, mais qui ne sera pas celui qu'il avait à l'origine. Bien entendu, le groupe sera débité du coût des réparations pratiquées sur le moteur original. Tout ceci nous fut expliqué en matière d'introduction à la visite que nous allions faire à Andenne.

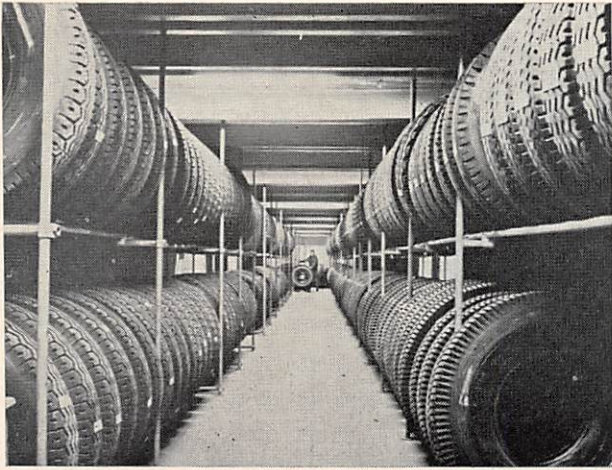
Lorsqu'en 1970, le Conseil d'administration eut donné son accord pour la modernisation de l'atelier d'Andenne avec une implantation nouvelle, une entreprise privée fut chargée des transformations avec la collaboration de MM. LEFEVER, I.P.A., et de M. GREGOIRE, sous-chef de bureau, car il fallait que le travail journalier puisse se poursuivre.



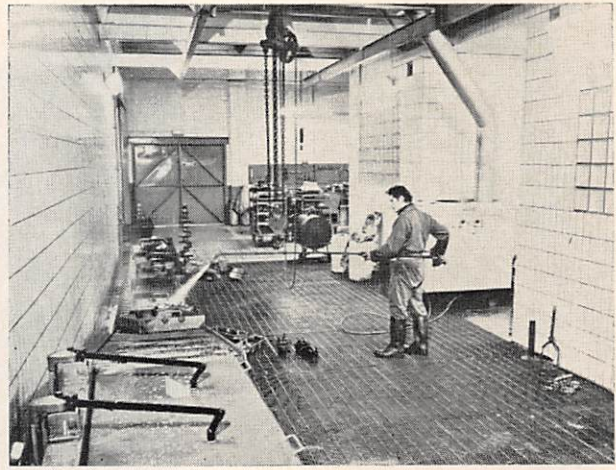
Une nouvelle cabine à haute tension a été installée et a fait l'objet de soins particuliers: le courant industriel est amené ici sous 15.000 volts et repart vers les disjoncteurs à 220 V.



Le vaste tableau des disjoncteurs.



Le local de stockage des pneus nouveaux ou rechappés assure les meilleures conditions de conservation, à tous les points de vue. Quoique souterrain, il est bien aéré, il n'y a aucune action solaire possible et les causes d'incendie sont réduites à zéro. L'unique préposé dispose d'un appareillage permettant de déplacer, sans fatigue, des pneus pesant une cinquantaine de kgs. Le placement d'un monte-charge a permis d'amener les pneus directement au poste de travail.



Le nettoyage des pièces de moteurs ou d'objets métalliques recouverts de cambouis, de boue séchée, de rouille ou d'huile solidifiée s'effectue dans ce local pourvu d'une hotte d'aspiration; l'eau bouillante chargée de détritrus tombe dans une fosse où a lieu une première décantation. Au premier plan, à gauche, un vaste bac métallique dans lequel les pièces les plus souillées baignent dans un liquide détergent et sont agitées par un mouvement de va-et-vient, commandé par air comprimé.

Avant de parler des modifications d'implantation, il convient d'attirer l'attention sur l'amélioration capitale apportée à deux éléments essentiels : la force motrice et la production d'eau.

Le courant industriel de 15.000 volts est amené dans une toute nouvelle cabine de haute tension, pour être redistribué en 220 volts; cette cabine est plus importante que la précédente puisqu'elle est équipée de 2 transfos de 125 K.V.A.; nous sommes ainsi pratiquement à l'abri d'une panne grâce aux dérivations possibles.

De là, ce courant est amené à un tableau général de basse tension (voir photo n° 3) qui alimente toutes les machines-outils et les tableaux divisionnaires répartis dans l'atelier. Quant à l'eau, il était assez vexant de

se trouver à proximité de la Meuse et d'être obligé de payer très cher le m³ d'eau. M. LEFEVER prit contact, non pas avec un sourcier, mais avec un spécialiste, qui proposa de creuser un puits de 13m. de profondeur; une pompe fut descendue dans ce puits et celle-ci amène l'eau dans une cuve de 30 m³. Un groupe hydrophore pompe l'eau de cette cuve et la distribue dans l'atelier; ainsi l'atelier dispose l'eau à volonté et réalise tous les ans une forte économie.

Une modification importante apportée par la nouvelle implantation fut la suppression du bureau vitré surplombant l'atelier et où se tenaient l'ingénieur et le chef d'atelier. D'autre part, on peut dire que la disparition du grand mur qui coupait l'atelier en

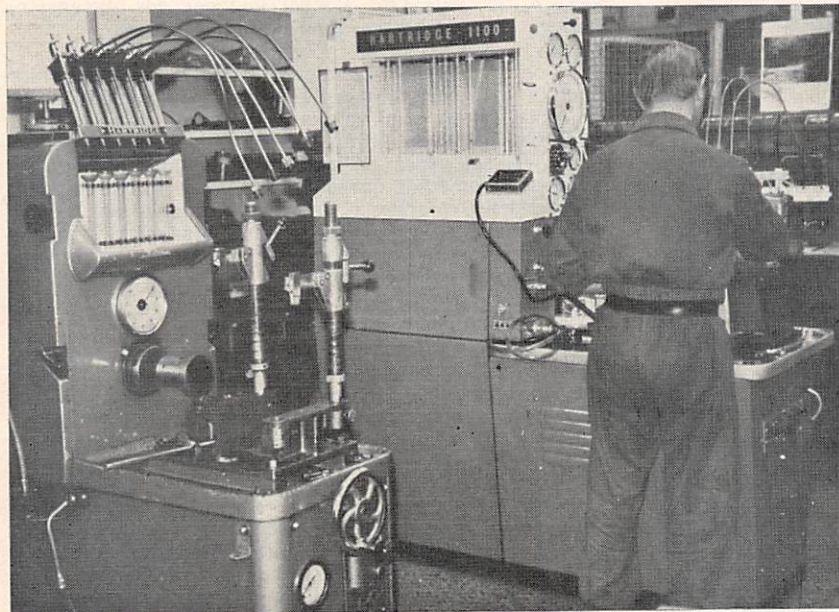
deux, et le déplacement de la menuiserie, de la tôlerie et du magasin ont permis une redistribution plus judicieuse des postes de travail; de plus, la construction de nouveaux bureaux pour le personnel de maîtrise a été très appréciée par celui-ci.

L'installation la plus imposante d'Andenne est assurément le banc d'essai des moteurs qui a été entièrement renouvelé il y a trois ans, et que nous avons présenté dans le n° 142 de « Nos Vicinaux »; il est pourvu d'un bloc de programmation électronique comportant une série d'horloges-phases qui font se succéder les opérations de contrôle du moteur sans aucune intervention humaine. Si l'on veut bien se rappeler que le banc d'essai précédent datait de 1933 on admettra que ce ne fut pas un luxe; aujourd'hui, l'ensemble formé par le pupitre de contrôle et le bloc de programmation est situé dans un local séparé et isolé acoustiquement de la salle de rodage où l'agent préposé ne doit plus séjourner dans le bruit et les émanations d'huile.

La rénovation de l'atelier n'a provoqué le transfert que d'un poste de travail et à Liège : celui de la fabrication des films de destination.

On sait que la mission principale d'Andenne est le grand entretien des autobus, la réparation des avaries importantes et la centralisation du stockage des pneus pour le groupe Namur-Luxembourg.

En plus, Andenne s'occupe de la révision complète des moteurs, notamment de tous les moteurs Fiat pour les groupes de Liège, du Hainaut et de Namur, des moteurs 680 Leyland ainsi que des moteurs Leyland 0600/1049 pour le Hainaut, le Brabant et le Limbourg. Comme on le voit nos amis d'Andenne ne manquent pas de travail, et nous savons maintenant qu'ils sont bien outillés.



La vérification des puissantes pompes d'injection en V équipant les véhicules de la dernière série Fiat-Van Hool est assurée sur un nouveau banc d'essai d'une puissance de 10 CV.

Le Festiniog Railway au Pays de Galles



Pendant plusieurs années, Mrs. Bessie Jones a manœuvré les aiguillages de la station de Tan-y-Bwlch en costume gallois traditionnel. Elle a aujourd'hui pris sa retraite.

Depuis 1955 exploité par une association d'amateurs

Sur plus de 20 km s'étire, dans un site montagneux du pays de Galles, une ligne de chemin de fer à voie étroite (60 cm), qui peut se vanter d'être historique à plus d'un titre.

En effet, elle fut la première, en Grande-Bretagne, à utiliser des wagons à bogies, la première à avoir employé des machines à vapeur sur voie étroite, la première à avoir transporté des voyageurs sur petit écartement et la seule à faire rouler encore aujourd'hui une machine à vapeur plus que centenaire.

La voie d'origine a été posée, entre 1807 et 1811, pour faciliter le transport, par chariots, des pierres destinées à la construction d'un môle, sorte de chemin pavé sur-élevé, à travers l'estuaire de la rivière Glaslyn. Ce môle ou digue, appelé COB, était destiné à récupérer des terres constamment inondées par les marées; au bout de la digue on avait construit des écluses pour l'écoulement des eaux de la Glaslyn et, à cet emplacement, fut créé un nouveau port appelé Port Madoc.

L'idée de transformer cette voie de wagonnets en chemin de fer fut discutée pendant 15 ans; le succès de l'entreprise amena les propriétaires des carrières à envisager une liaison entre les ardoisières et Port Madoc. Cela fut réalisé en 1836, par traction chevaline, sur une voie de 60 cm spécialement conçue pour l'utilisation d'un plan incliné.

En effet, des wagons spéciaux étaient prévus pour faire descendre par gravité les chevaux en même temps que les wagons d'ardoises et, au retour, les chevaux tiraient les wagons vides vers les carrières.

Au début, ce fut difficile, car il fallait notamment utiliser deux plans inclinés pour traverser un contrefort de la montagne Moelwyn au-dessus de Tan-y-Bwlch, mais, dès 1844, le fameux tunnel de 730 yards fut ouvert (voir carte) permettant un passage direct. Ce furent les dimensions restreintes de ce tunnel, conçu pour un trafic par chevaux, qui plus tard allaient imposer des dimensions réduites aux locomotives du Festiniog Railway.

Ce ne fut qu'en 1863, malgré le scepticisme et l'opinion générale qui estimait que la vapeur ne pourrait jamais être utilisée sur une voie aussi étroite, que les deux premières machines à vapeur, la « Prince » et la « Princesse », furent mises en exploitation. Elles remportèrent un succès immédiat car elles pouvaient tracter des charges de 50 tonnes. Il est certain que durant l'année 1864, nombre de voyageurs furent également transportés gratuitement, à leurs risques et périls, car le transport de voyageurs n'était pas prévu.

En 1865, les autorités accordèrent la permission de transporter des voyageurs, privilège jusque-là réservé aux voies d'écartement normal. Deux ans plus tard, devant le succès, deux nouvelles machines, quelque peu plus larges, furent ajoutées au parc du matériel et, la même année, la jonction avec le réseau du grand Chemin de fer fut inaugurée à Minffordd. (voir carte).

En 1872, la compagnie mit en service les premières voitures remorques à bogies en Grande-Bretagne et, à cette époque, les stations et particulièrement les ateliers de Boston Lodge qui construisirent entièrement deux locomotives, étaient réputés dans le monde entier.

Cette prospérité se maintint jusqu'au début du siècle mais, après la guerre 1914-1918, le F.R. entra dans une phase de déclin et, vers 1920, on ne parvenait même plus à assurer les voyages prévus aux horaires.





A gauche. Une scène typique à Portmadoc : une ancienne locomotive fait le plein d'eau.

A droite. Le conducteur W. Hoole, surveille la voie, à bord de la machine à vapeur, plus que centenaire, la « Prince ».



La suppression des services voyageurs, en 1931, réduisait les activités de la compagnie à quelques trains d'ardoises entre les carrières de Blaenau et la gare de transbordement de Minnford. Le déclin continua et durant la guerre 1940-1945, il n'y eut bientôt plus que deux locomotives en ordre de marche, l'une d'elles était l'original Prince, alors âgée de 83 ans ! Les autres, avec le restant du matériel roulant, étaient occupées à rouiller dans des abris ou sur des aiguillages, et les mauvaises herbes poussaient sous les roues.

Après la guerre, quelques efforts furent faits pour rouvrir la ligne, mais ce ne fut pas avant que la ligne métrique du Talylyn (également au Pays de Galles et dont nous parlerons prochainement) eût montré le chemin à suivre, qu'un essai fut tenté avec succès.

En 1951, un groupe d'amateurs de chemins de fer à voie étroite, émus par le triste destin de cette ligne historique, se réunit à Bristol pour discuter les possibilités d'une réouverture de la ligne. En juin 1954, un nouveau conseil d'administration, composé entièrement d'amateurs de tramways, fut formé et au mois de septembre suivant une équipe permanente, aidée par une armée de volontaires, commença à déboiser la jungle de taillis qui avait envahi les abords des voies, à remettre en état le matériel et à rajeunir le vieux « Prince ».

Six mois plus tard, le premier train des voies et travaux roula entre Festiniog et Portmadoc et durant l'été suivant, en 1955, 18.000 voyageurs furent transportés sur une petite section de ligne entre Portmadoc et Boston Lodge. L'été suivant, il y eut 38.000 voyageurs et d'autres locomotives de 1885 furent complètement remises à neuf. Quelques années plus tard, on atteignit Tan-y-Bwlch.

Aujourd'hui, avec ses curieuses gares construites en pierre grise, ses paysages de montagne, ses rivières et ses échappées sur la mer, le Festiniog Railway constitue une des plus importantes attractions touristiques de Grande-Bretagne. Des services réguliers sont assurés depuis Pâques jusqu'à la mi-octobre.

Mais ce qui nous touche surtout, nous qui avons tout de même « un petit tram dans le cœur », c'est la victoire remportée par les 5.000 membres de la Festiniog Railway Society, aidés par quelques firmes privées. D'une ligne complètement abandonnée en 1953, ils ont réussi à faire une ligne touristique prospère. En effet, en 1971, les trains ont roulé jusqu'à Daultt et les dirigeants ont bon espoir d'atteindre, d'ici un an ou deux, Blaenau permettant ainsi la remise en exploitation de la ligne entière de Portmadoc à Blaenau Festiniog !



A cet endroit, traditionnellement, le machiniste actionne le sifflet, pour annoncer son arrivée en gare de Tan-y-Bwlch.

Un dépôt entre cent :

L'atelier d'entretien d'Houffalize



En suivant les méandres de l'Ourthe, grâce à une des plus belles routes de l'Ardenne, nous sommes allé de La Roche à Houffalize, où la rivière dessine les deux boucles d'une S et y enserre un promontoire rocheux appelé, au Moyen-Age, l'Alta Falisia, la Haute Falize ou Haute roche.

Houffalize a été gravement endommagée lors de l'offensive von Rundstedt, en décembre 1944. Participant à la reconstruction de la localité, la SNCV a inauguré, en 1954, un nouveau bâtiment comprenant un bureau et une maison d'habitation, ainsi qu'une remise où pénétraient encore des voies ferrées.

Il y a trois ans, Houffalize a été désignée comme centre de petit entretien pour TOUS les autobus du Luxembourg.

C'est pourquoi le 3 juin 1969, la Direction technique y a ouvert un nouvel atelier comprenant 3 fosses, un magasin pour pièces de rechange et un magasin de stockage d'huiles, ainsi qu'une aire de parcage pourvue de bouches de chauffage par air chaud. Les autobus d'Houffalize passent, en effet, la nuit à l'extérieur, hiver comme été.

Depuis 1969, M. Alex Dubucq, brigadier, aidé d'une équipe de 4 hommes, assure le petit entretien des 51 autobus affectés aux lignes de la Province. En outre, sept conducteurs

dépendent du dépôt de Houffalize.

On aurait peut-être pu choisir un point plus central, mais le système d'organisation mis sur pied s'accommode parfaitement de cette situation. Il s'agit d'un ingénieux « carrousel » de véhicules qui passent de dépôt en dépôt en parcourant différentes lignes du réseau, pour revenir à Houffalize. Le périple de chaque véhicule dure de 15 à 18 jours, soit la période s'écoulant entre deux entretiens.

Les autobus ne sont envoyés à l'atelier principal d'Andenne que pour la grande révision ou la réparation d'une avarie importante.

Cette organisation a l'avantage d'éviter un kilométrage à vide pour assurer les entretiens.

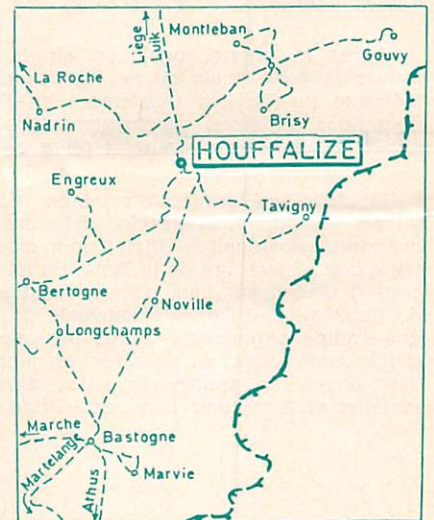
La province a été divisée en trois zones ou secteurs :

Pour le secteur Sud-Est, le véhicule entretenu à Houffalize passe successivement, au rythme prévu, à Martelange, Arlon, Florenville, Gérardville, St.-Mard, Arlon et Martelange avant de rejoindre Houffalize. Après ce tour de 18 jours, l'autobus subit toutes les interventions prévues pour le petit entretien. Il en va de même pour les autobus de la région Nord qui passent d'Amberloup à La Roche, Manhay, Lierneux, La Roche et puis retour à Houffalize, et pour celle du Sud-Quest, qui comprend Bouillon, Pussemange,

Maissin, St-Hubert, Amberloup, Houffalize.

En ce qui concerne l'exploitation : en période scolaire, les premiers départs du dépôt s'échelonnent comme suit :

- 6 h 09 : Houffalize - Bertogne - Bastogne;
- 6 h 55 : Houffalize - Gouvy;
- 7 h 08 : Houffalize - Noville - Bastogne;
- 7 h 28 : Houffalize - Nadrin - La Roche.



Les conducteurs doivent assurer plusieurs dédoublements scolaires vers Bastogne. En saison touristique, le site du Hérou, à Nadrin, attire toujours de nombreux villégiateurs.

L'écrivain Jean d'Ardenne a écrit, avant-guerre, à propos de la vallée de l'Ourthe : « Nulle région peut-être ne réunit comme celle-ci tous les charmes caractéristiques de l'Ardenne ».

Très heureusement, quarante ans plus tard, le touriste peut toujours constater que cette étendue de bruyères rehaussée par l'or des genêts, les futaies, les taillis, les noirs sapins et les prairies vert-tendre constitue un tableau d'une coloration extrêmement variée.

Septembre y est souvent très beau; allez vous en rendre compte.

De droite à gauche : Alex Dubucq, brigadier, Joseph François, Edgard Lambotte, Constant Pierre, Pierre Franck.