

Nos Vicinaux

Bulletin d'information

pour le personnel de la Société Nationale des Chemins de Fer Vicinaux

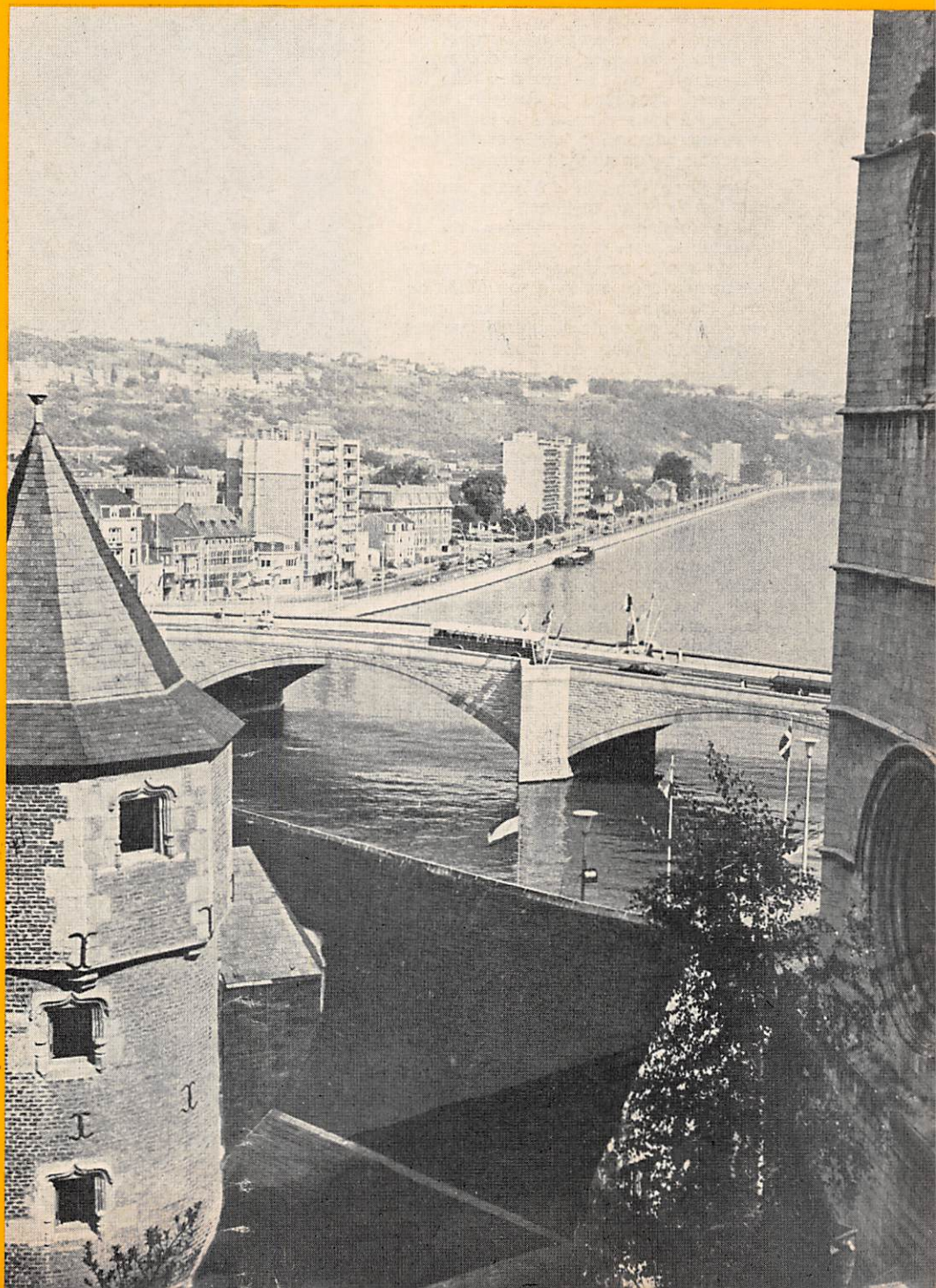
N° 164
MAI-JUIN 1973
28ème ANNEE

SOMMAIRE

- 3 L'année 1972 à la S.N.C.V.
- 6 Travaux de transformation à Grimbergen.
- 7 Le championnat cycliste « Vicinal » des Flandres.
- 10 Remise de décorations dans le groupe du Brabant.
- 12 L'année des abbayes et des béguinages.
- 13 Remise de distinctions honorifiques dans le groupe de Liège.
- 14 Le domaine de Wachtebeke.
- 15 Suppression des lignes ferrées dans la région montoise.
- 16 Le « Grand-Hornu ».

Un autobus de notre ligne Namur - Huy s'est engagé sur le pont Baudouin, à Huy. A gauche, la tour de l'ancien hospice d'Oultremont. A droite, la collégiale Notre-Dame dont on aperçoit la célèbre rosace, le « rondia ».

(Photo Roels)



FRANÇOIS - LE - VAPEUR

par Mme Berthe
DELÉPINNE

Un journal d'entreprise ne doit certes pas épiloguer en permanence sur le passé; au contraire, il doit se tourner vers l'avenir et informer le lecteur de ce qui va arriver, de ce qui influence le présent et l'avenir.

Toutefois la S.N.C.V. est une institution presque centenaire et elle possède de ce fait un passé assez riche sur lequel il est parfois instructif et même amusant de revenir.

L'époque de la construction des premières voies ferrées a été bientôt suivie d'une première réforme de structure, lorsqu'on passa progressivement du « vapeur » à l'électricité.

Nombre de nos « anciens » ont connu cette époque. C'est pourquoi nous pensons qu'ils liront avec plaisir le délicieux texte ci-dessous que Mme Berthe Delépinne, vice-présidente de l'Union Belge des Ecrivains du Tourisme, a eu l'extrême amabilité de nous permettre de reproduire; il est tiré de son ouvrage, aujourd'hui épuisé, « En Musardant ».

LE TRAM VICINAL

« Du temps où il était à vapeur, on l'entendait de loin ronfler dans la campagne, ahaner aux montées et siffler doux aux pentes inoffensives.

On avait tracé sa route au petit bonheur, d'un village à l'autre, ménageant la borne d'un champ, un bosquet de noisetiers, une mare, un mur de verger, si bien qu'il cahotait sur des rails de toboggan, zigzagait, perdait son temps ou filait à toute vitesse, à la fois lièvre et tortue, entouré de fumée et de flammes comme un dragon indompté.

Pareil au tam-tam d'Afrique annonçant en langage mythique les événements lointains aux villages de la brousse, le tram à vapeur portait, d'arrêt en arrêt, les bonnes et les mauvaises nouvelles, reliait à son ruban de rails les fermes isolées, mieux unies par sa voix perçante et criarde que par l'harmonieuse voix des cloches.

Un jour quelqu'un l'entendant geindre au grand virage dit : « Tiens, voilà François qui s'époumone. » François ! C'est un nom envié qu'illustra le poverello d'Assise, le père de Gargantua et un roi de France.

Le tram fut François pour tout le monde et, de porter un nom humain, devint autre chose qu'une machine. Il fut un esclave familial, un animal domestique, un frère inférieur qui avait droit à des égards et des ménagements. Son passage réglait la vie des paysans. On disait : « François au carrefour des deux chemins; il vous donnera une boîte, attention, c'est la robe de communion de la petite. » — « François fume blanc, signe de gel. »



Image d'un autre siècle ! Le tram à vapeur tirait de leur isolement les villages et les petites villes.

Les soirs d'hiver, la lueur de son brasier brillait comme une étoile de paix et de bon sommeil dans la campagne muette sous la neige.

D'avoir reçu un nom humain ne l'avait pas rendu plus fier ni moins fantaisiste. François n'était jamais pressé quoiqu'il eut comme un vrai tram un horaire à suivre. Mais allez suivre un horaire établi, Dieu sait comment, par les gens de la ville. On criait de loin : « Hé ! François, attends le grand Louis près du moulin ! » Il arrêta devant sa porte la Boiteuse avec ses béquilles et

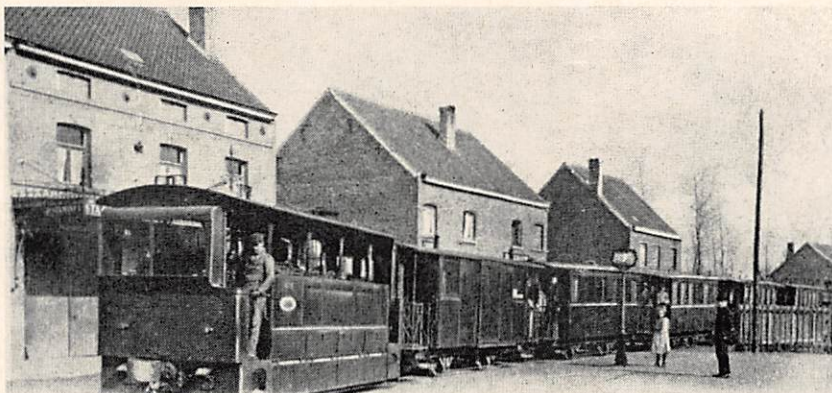
son chien, conduisait Monsieur le Curé en tournée pastorale, acceptait sur sa plate-forme autant de paniers qu'on en voulait mettre et faisait la causette au café appelé justement : A l'arrêt du tram.

Au terminus, les voyageurs, qui racontaient souvent leur correspondance, prenaient François à partie : « Vieille ferraille, quand seras-tu électrique comme les autres ? Au moins tu irais droit et à l'heure ! »...

C'est fait. François est devenu électrique. Il a résisté longtemps, mais un jour !

Il va droit maintenant, coupe la campagne en deux comme des ciseaux. Il n'a plus de chauffeur à fichu rouge mais un mécanicien à casquette galonnée qui ne répond pas quand on lui parle. Plus de fumée, de colère, de rêverie devant la maison de la garde-barrière. Des arrêts fixes et une sirène réglementaire qui aboie comme un chien rageur. Il ne connaît que son horaire et en impose aux voyageurs par ses bois vernis et ses banquettes de cuir jaune.

Les voyageurs ingrats, toujours à l'heure cependant, et qui disent parfois : « Ah ! c'était bien plus gai du temps de François. »



L'ANNEE 1972 A LA S.N.C.V.

Résumé du Rapport présenté par le Conseil d'Administration

AVANT-PROPOS

L'exercice social 1972 accuse un déficit global de 1.079 millions de F, comprenant une subvention de 65 millions aux exploitants privés de services publics d'autobus pour insuffisance de recettes. Les pertes d'exploitation ont augmenté de 320 millions de F par rapport à celles de l'exercice 1971.

Ce mali est certes impressionnant et il est à craindre qu'il ira encore en s'aggravant dans les années à venir, à moins que nos transports ne connaissent, auprès de la clientèle, un sérieux regain de faveur, peu probable toutefois dans un proche avenir. La dégradation de nos résultats d'exploitation paraît inéluctable, l'écart ne pouvant que grandir entre, d'une part, des recettes à peu près stagnantes, provenant de tarifs datant de 1968, et, d'autre part, des charges en accroissement rapide, principalement celles afférentes au personnel, qui représentent plus de 73 % de l'ensemble de nos dépenses.

Pour équilibrer les comptes d'exploitation, il faudrait, en effet, opérer dans l'immédiat, un important relèvement des tarifs afin de rattraper le coût actuel des charges et procéder par la suite à de fréquentes majorations pour neutraliser la hausse constante des prix et des rémunérations. Pareille politique, inadmissible du point de vue social, se traduirait inmanquablement, nous l'avons souligné à diverses reprises dans nos précédents rapports, par une désaffection continue de la clientèle, source de déficits accrus.

Les résultats financiers, où les recettes d'exploitation ne couvrent plus, en 1972, que 64 % des dépenses, ne sont, proportionnellement à l'importance du réseau, nullement plus défavorables que ceux des sociétés de transport collectif public de Belgique et d'entreprises similaires des pays voisins. En outre, soulignons que la S.N.C.V. exploite un réseau à caractère principalement régional à plus faible clientèle potentielle à côté des réseaux urbains d'importance moyenne, pour lesquels nous avons enregistré, en 1972, une légère amélioration de recettes de 1,27 % pour l'ensemble des villes par rapport à l'exercice antérieur à tarif égal.

Indépendamment des crédits ouverts au budget de l'Etat pour couvrir le mali d'exploitation, un projet de loi a été mis au point en 1972 en vue de modifier la loi organique et les statuts de notre société. Les dispositions prévues l'autoriseront à recourir à l'emprunt, sous la garantie de l'Etat, pour financer les renouvellements nécessaires et permettront à l'Etat de faciliter l'acquisition d'installations, d'équipement et de matériel nouveaux.

Les événements politiques n'ont pas permis que ce projet reçoive force de loi. On ne peut que réitérer le vœu, exprimé l'an dernier, de voir bientôt la société dotée d'une structure légale qui lui permette de continuer sa mission dans des conditions nouvelles.

Le Conseil d'administration est conscient de la nécessité, dans l'intérêt général, de repenser le problème des transports secondaires de personnes dans notre pays.

La restructuration des transports urbains et régionaux est d'ailleurs un des objectifs de l'actuel Gouvernement, ainsi qu'il ressort de sa déclaration gouvernementale.

EXPLOITATION

Lignes ferrées

Flandre occidentale	67 km 823
Hainaut	164 km 153
Brabant	16 km 700
Tout le réseau	248 km 676

Au 31 décembre 1972, la « Société Anonyme pour l'exploitation du chemin de fer vicinal du groupe des Grottes de Han » exploitait une ligne affermée à traction non électrique exclusivement ouverte au transport de voyageurs et dont la longueur était de 5 km 400.

Services routiers

a) Services publics d'autobus.

Au 31 décembre 1972, 12.257 km de services publics d'autobus étaient exploités directement par la S.N.C.V.

Quant aux services publics d'autobus exploités à la même date par des fermiers, ils se développaient sur 1.610 km.

b) Services spéciaux.

Durant l'année 1972, les services spéciaux d'autobus ont à nouveau augmenté tant en nombre qu'en longueur. Cette augmentation est principalement due à l'accroissement des transports pour écoliers, qui ont encore pris de l'essor, par rapport à l'exercice précédent, dans quasi toutes les régions du pays.

Au 31 décembre, il y avait ainsi 2.717 services spéciaux, dont 1.853 exploités par des fermiers; leur kilométrage total était de 60.897 km dont 51.039 exploités par des fermiers.

Nombre de voyageurs transportés par mode de traction

Services électriques	27.566.000
Services par automotrices	236.000
Services d'autobus	220.917.000
Tous services réunis	248.719.000

Evolution du trafic voyageurs

La stabilisation du trafic exprimée en nombre de voyageurs transportés enregistrée en 1971, s'est confirmée en 1972; tout au plus constate-t-on un léger effritement (— 0,9 %).

Si le nombre de voyageurs ordinaires, qui en 1971 avait progressé de 0,3 %, est, cette fois, en recul de 0,9 %, la perte de clientèle est moins forte, tant pour les abonnements ordinaires (— 0,7 %, contre — 8 % en 1971) que pour les abonnements hebdomadaires (— 4,5 %, contre — 8,5 % en 1971).

Les abonnements scolaires continuent leur progression, quoique de façon moins marquée (+ 0,7 %, contre 3,8 % en 1971).

PERSONNEL

Effectif

Entre le 1er janvier et le 31 décembre 1972, l'effectif du personnel a été porté de 6.757 unités à 6.802, soit une augmentation de 45 unités. Cet accroissement résulte de 421 recrutements et 35 réengagements, partiellement compensés par 411 départs.

Dépenses pour rémunérations et charges sociales

Rémunérations	1.519.287.520
Charges sociales légales (O.N.S.S.)	496.404.719
Autres charges sociales légales	47.853.174
Charges sociales extra-légales	324.979.213
Total	2.388.524.626

Allocations aux anciens agents et ayants droit

Nombre de bénéficiaires, au 31 décembre 1972, d'allocations complémentaires de :

— retraite	: 2.627 anciens agents;
— survie	: 2.680 ayants droit;
— invalidité	: 664 anciens agents;
— chômage	: 301 anciens agents.

Total : 6.272 anciens agents et ayants droit.

Epreuves psychologiques et examens professionnels

En 1972, il a été procédé à l'organisation de :

- 1.557 examens psychologiques, contre 1.294 en 1971, se répartissant comme suit :
 - 1.413 examens d'embauchage
 - 59 examens d'aptitude au commandement
 - 30 examens de mutation de fonction
 - 11 examens de contrôle d'aptitude
 - 44 examens d'orientation;
- 426 examens professionnels pour le personnel salarié des services techniques;
- 447 examens professionnels pour le personnel appointé.

INSTALLATIONS FIXES

Les travaux ci-après ont été achevés en 1972 :

- atelier pour le petit entretien des autobus et installations sociales, à Louvain;
- atelier pour le petit entretien des autobus et installations sociales, à Nivelles;
- habitation et bureaux, à Rocourt;
- atelier pour le petit entretien des autobus, magasins, installations sociales et modernisation de l'habitation, à Overijse;
- aménagement de l'habitation du dépôt, à Evere;
- parking pour autobus, à Asse;
- station de lavage des autobus, à Dilbeek;
- aménagement de l'atelier pour le petit entretien des autobus, à Haacht;

- aménagement et modernisation du dépôt, à Lasne;
- atelier pour l'entretien et la réparation des autobus, à Kessel-Lo;
- centre d'entretien des autobus, à Grimbergen.

MATERIEL ROULANT

Effectif au 31 décembre 1972

Transport par route

Autobus	2.131
Train routier	1
Autres véhicules	170

Transport par rail

Voitures motrices électriques « voyageurs »	200
Voitures motrices électriques « de service »	9
Locomotives	6
Autorails et tracteurs	15
Voitures remorques	164

ACCIDENTS — PREVENTION ET GESTION

Accidents du travail

Le total des accidents en service et sur le chemin du travail s'élève à 407, pour 396 en 1971, soit une augmentation d'environ 2,8 %.

Accidents tiers - rail

Malgré une diminution sensible du nombre de kilomètres parcourus par les lignes ferrées, le nombre d'accidents enregistrés dans la branche est resté stationnaire (1.510 contre 1.509 en 1971).

Accidents tiers - route

Alors que le nombre de kilomètres parcourus en 1972 est resté pratiquement inchangé par rapport à 1971, il a été enregistré 5.694 accidents contre 5.626 en 1971.

RESULTATS FINANCIERS ET D'EXPLOITATION

La situation financière de la S.N.C.V. s'est notablement aggravée au cours de l'exercice 1972.

Alors que les recettes ont subi une légère diminution (12,3 millions de F), les charges diverses ont connu, elles, une augmentation très importante (307,7 millions de F), due en ordre principal à la hausse des rémunérations et des charges sociales.

Les recettes totales s'élevèrent à 1.922,5 millions de F tandis que les dépenses atteignirent 3.001,5 millions de F.

C'est ainsi que l'exercice 1972 se clôture sur un mali d'exploitation de 1.079 millions de F, contre 758,9 millions de F en 1971 et 328,7 millions de F en 1970.

CONCLUSION

Personne ne se fait encore d'illusions sur les possibilités de rentabilité des transports en commun dans les circonstances actuelles. Ce n'est plus sous l'angle exclusivement financier qu'il faut juger leurs résultats, mais bien sous celui des besoins essentiels d'ordre social et économique qu'ils ont toujours à satisfaire.

Les résultats déficitaires de réseaux étrangers de métro, utilisant un matériel moderne et offrant des transports rapides et fréquents, sont également éloquents en l'occurrence.

NOS DEUX MAISONS DE VACANCES, POINTS DE DEPART DE BELLES EXCURSIONS

Le Belge est, en général, un bon Européen et, au cours des vacances, il franchit fréquemment ses frontières, le plus souvent à la recherche de soleil.

Car, pour le reste, nous possédons, sans conteste, de beaux souvenirs historiques et, sur un terri-

toire exigü, une variété de sites et de monuments qui ont traversé les âges, comme le Château des Comtes à Gand, le quai de Gruuthuse à Bruges, les « Cheoncq Clotiers » à Tournai ou la royale basilique de St-Hubert, en Ardennes, et bien d'autres encore.

Un séjour dans une de nos deux Maisons de vacances vous permettra de rayonner, soit dans ces deux Flandres si riches en souvenirs historiques, soit à travers l'Ardenne liégeoise jusqu'aux confins des cantons de l'Est.

Cette photo illustre bien les agréments qu'offrent les dunes du littoral. On peut y trouver des creux à l'abri du vent, pour des jeux ou pour faire la sieste. Mais si vous décidez d'aller vous baigner dans la mer toute proche, rappelez-vous que le degré d'adaptation à l'eau froide varie beaucoup selon les tempéraments. Si vous claquez des dents, si vous frissonnez, si vous avez des éblouissements, des bourdonnements d'oreille, ayez la sagesse de sortir de l'eau immédiatement. Le plus souvent, heureusement, un bain court et bon peut vous donner l'impression d'une vitalité accrue. C'est alors que vous apprécierez le fait d'être servi à la table du Zonnebloem.



(Photo C.G.T.)



(Photo Van den Eede)

A dix minutes de voiture de Spa, vous découvrirez de typiques paysages ardennais comme celui-ci. Ce n'est pas l'Ardenne âpre que certains peintres ont rendu sur leurs toiles par des touches violacées. Ici, tout ce qui vous environne, exprime un calme paisible, et, lorsque l'automobiliste a fermé la porte de sa voiture et fait quelques pas sur le sentier qui s'offre à lui, il ressent intimement que le « contact avec la nature » n'est pas un vain mot.

LE DEPOT DE GRIMBERGEN



Avec ses dix voies de garage, la remise de tramways de Grimbergen était une des plus importantes des Vicinaux.

A la suite de la campagne menée, en 1973, par le Commissariat général au Tourisme en vue de mettre en valeur les remarquables abbayes et béguinages dont notre pays peut s'enorgueillir, Grimbergen est connu actuellement du grand public comme siège d'une splendide église abbatiale dont la beauté architecturale et les trésors d'art font l'admiration des visiteurs.

Quelques-uns savent, en outre, que Grimbergen possède également un terrain d'aviation qui s'agrandit d'année en année et qui est utilisé par les services de l'aérodrome national de Zaventem, tout proche, pour des stages et des cours de formation du personnel d'aviation.

Pour la S.N.C.V., Grimbergen, grosse bourgade du Brabant à 11 km au nord de Bruxelles, est principalement le lieu où se situe le dépôt d'attache des trams des lignes ferrées vicinales Bruxelles - Grimbergen et Bruxelles - Wemmel et d'où partent de nombreux services publics et spéciaux d'autobus desservant la région.

Il est à noter que lesdites lignes ferrées sont les seules à subsister dans le groupe du Brabant, ce qui peut surprendre certains de nos lecteurs qui ont connu le réseau ferré dense qui couvrait la province.

Notre dépôt a subi, ces derniers temps, des modifications et des adaptations assez importantes du fait de l'extension prise par le parc d'autobus et les travaux d'entretien correspondants.

Des travaux ont dû également être exécutés parce que ce dépôt n'est plus relié, par voie ferrée, à l'atelier central de Cureghem. La voie vicinale a, en effet, été coupée récemment au Pont du Canal, à Anderlecht, pour permettre de grands travaux routiers à cet endroit, ce qui empêche la rentrée de nos trams à l'atelier.

Dès lors, il a fallu prendre toutes les dispositions nécessaires pour effectuer à Grimbergen tout au moins, les réparations courantes indispensables et les travaux d'entretien normaux, quitte à acheminer par la route, à Cureghem, au moyen du gros camion transporteur dont cet atelier dispose, les trams devant subir de grosses réparations.

Les travaux pour adapter les bâtiments, le matériel et l'outillage de Grimbergen à cette nouvelle situation, ont été menés à bonne fin et lors d'une visite sur place nous avons constaté qu'ils sont d'un heureux effet et de nature à répondre à tous les besoins.

La grande remise.

Dans la vaste remise couverte où s'engageaient auparavant dix voies pour garer les motrices et les remorques, les cinq voies de gauche ont été maintenues pour le matériel ferré, tandis que les cinq autres voies furent enlevées pour créer une grande aire de parcage pour les autobus.

Nous avons spécialement remarqué que les voitures de tram, trente-cinq au total, y prennent place, le soir, dans

l'ordre où elles auront à sortir, le matin, pour prendre le service; des manœuvres matinales, souvent sources d'accidents ou de pertes de temps irritantes, ont ainsi pu être éliminées.

A l'entrée de la remise, cinq fosses de visite permettent l'examen et l'entretien du matériel ferré, l'enlèvement des moteurs et des compresseurs, etc.; une de ces fosses a, d'autre part, été aménagée pour la machine destinée au meulage des bandages de roue qui était effectué jusqu'à présent à Cureghem uniquement.

Dans le fond de la remise, un jeu d'élevateurs électriques mobiles a été installé; ceux-ci sont destinés à soulever une voiture afin de pouvoir démonter les boggies et exécuter les travaux requis, en travaillant au niveau du sol.

Lors de notre passage, un châssis de tram sans boggies se trouvait ainsi à deux mètres du sol et nous avouons que cette vue nous a paru vraiment peu commune.

Quant à l'emplacement où les cinq voies de droite se trouvaient autrefois, il est couvert d'un revêtement en béton et est soigneusement délimité pour y garer en bon ordre une vingtaine d'autobus.

A l'arrière de cet emplacement, une installation de lavage pour autobus sera ultérieurement mise en place, ce qui complètera avantagement l'équipement du dépôt.

Les ateliers pour autobus.

A côté de la remise, un grand et un petit atelier viennent d'être transformés pour ne former qu'un seul complexe.

Trois nouvelles fosses de visite y ont été aménagées, de sorte que l'on dispose de 6 fosses pour l'entretien des autobus. Ce dédoublement suffit, à lui seul, à démontrer l'importance prise par nos activités sur route.

L'implantation des locaux a été revue et plusieurs magasins distincts pour l'entreposage de produits inflammables, de pneus, d'huiles, de pièces de rechange et de matériel ont été établis de façon à minimiser les risques d'incendie, à limiter les cheminements et à faciliter la tâche du personnel.

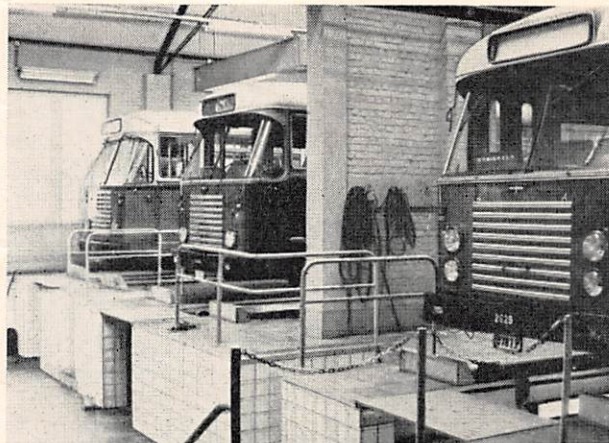
Bientôt seront terminés les travaux d'équipement d'une nouvelle cabine « haute tension » servant à alimenter les installations électriques des bâtiments et de l'outillage.

Ajoutons que le chauffage du complexe « atelier » et des installations sociales et sanitaires est assuré par deux thermoblocs de grande capacité.

Les installations sociales et sanitaires.

Le dépôt de Grimbergen est géré par M. Vanderheyden J., chef de mouvement de 1ère classe, qui a 125 agents sous ses ordres, tandis que l'entretien du matériel est assuré par une équipe

Trois nouvelles fosses de visite.



de 9 hommes du service T/AT, dirigée sur place par M. De Weer R., brigadier.

La modernisation des installations sociales et sanitaires a été réalisée en même temps que l'adaptation des bâtiments et de l'outillage, et le personnel dispose maintenant d'un sanitaire, d'un réfectoire et de deux vestiaires complètement remis à neuf.

La propreté et l'ordre qui y règnent, tout comme dans la remise et les ateliers, font plaisir à voir et sont de nature à créer un climat favorable à la sécurité du travail et au bien-être du personnel.

VISITE DU PALAIS ROYAL DE BRUXELLES

Nous signalons à nos lecteurs que, cette année encore, le Palais royal de Bruxelles pourra être visité, du 22 juillet au 16 septembre, chaque jour de 9 h 30 à 16 h, le lundi excepté.

Nous avons fait paraître un historique et une description des salles et salons de ce palais dans le n° 159 de juillet-août 1972.

ERIC DE ROOSE

(du dépôt de Hamme)

remporte le championnat cycliste des Flandres.

Ce championnat est réservé aux membres du personnel Tram et Autobus de la S.N.C.V.; il a été couru à Assebroek, le dimanche 27 mai 1973, par un temps splendide et avait réuni 33 participants.

Sous l'impulsion de coureurs tels que Balcaen et les frères Farazyn, une échappée se produisit.

Au dernier tour, 12 hommes étaient encore en bonne place; finalement, ce fut Eric De Roose, du dépôt de Hamme, qui se détacha et remporta la victoire.

Nous signalons avec plaisir que deux agents du dépôt de Charleroi ont été aussi classés, l'un, J. De Gasperi, 19ème, l'autre, M. Hocquet, le 22ème.

Nos vives félicitations aux organisateurs, aux coureurs et au vainqueur.

Nous profitons de l'occasion pour annoncer aux intéressés que l'amicale de Dixmude organisera son championnat cycliste de Belgique pour le personnel de la S.N.C.V., le dimanche 9 septembre 1973.



*Un vainqueur bien entouré.
(Photo « t Brugsch Handelsblad »)*

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

Nécrologie

ADMINISTRATION CENTRALE

Nic chez Beddegenoodts R. (Tirlemont)

ANVERS

Serge chez Van Hoomissen C. (Deurne)
Dirk chez Geers G. (Berchem)
Steve chez Van Tichelen J. (Wuustwezel)
Nadia chez Van der Hallen K. (Schoten)
Els chez Hendrickx C. (Langdorp)

FLANDRE ORIENTALE

Ann chez Van Cleef G. (Heusden)
Geert chez Van Driessche E. (Lokeren)

HAINAUT

Michel chez Mainil Cl. (Neufville)
Lydia chez Colyn M. (Viesville)
Laurence chez Van Driessche E. (Ligny)
Christelle chez Voyageant R. (Mons)
Frédéric chez Héraut R. (St-Symphorien)
Thierry chez Saladé Ch. (Goutroux)
Laurence chez Delube L. (Dour)
Bernard chez Niemegeerts R. (Viesville)
Pascal chez Lerat M. (Anderlues)
Christophe chez Trotin R. (Carnières)
Michael chez Janssens G. (Marchienne)
Dominique chez Buisseret N.
(Leval-Trahegnies)
Nicolas et Emmanuel chez Leroy M. (Tournai)

NAMUR-LUXEMBOURG

Martine chez Belche J. (Thiaumont)
Corine chez Watteyne Ch. (Cortil-Wodon)
Carine chez Marchal F. (Chimay)

LIEGE

Alain chez Closset F. (Wonck)
Emmanuel chez Dengis A. (Hannut)
Christelle chez Dekimpe J.-Cl. (Milmort)
Johnny chez Nys R. (Vreren)
Mary chez Grisay P. (Xhendeleuse)
Jeannine chez Messoten M. (Sluizen)
Vincianne chez Bonhivier E. (Waremmé)
Thierry chez Mouton F. (Oteppe)

BRABANT

Sabrina chez Mot M. (Leerbeek)
Pascal chez Amand R. (Wavre)

LIMBOURG

Bianca chez Bosman P. (Uikhoven)
Johan chez Reenaers G. (St-Lambrechts-Herk)

FLANDRE OCCIDENTALE

Sandra chez Luca F. (Ostende)
Steven chez Verstraete H. (Westende)
Franky chez Dewulf W. (Oostduinkerke)
Koen chez Wildemaue P. (Bruges)
Dirk chez Schockaert W. (Bruges)
Isabelle chez Vanhooren J. (Ostende)
Filip chez Ballegeer D. (Bruges)

Mariages

ADMINISTRATION CENTRALE

De Bruycker H. a épousé
Mlle Van Keymeulen R.

FLANDRE ORIENTALE

Van Oostende E. a épousé Mlle Jolie M.-L.
Van Buyten B. a épousé Mlle Van Miegheem L.
Heirman M. a épousé Mlle De Lange A.
Van Laeken H. a épousé Mlle Dossche C.
Van Laeken J. a épousé Mlle De Saedeleir L.
Strobbe G. a épousé Mlle Claeys M.

HAINAUT

Damanet D. a épousé Mlle Falise J.
Dehon J.-P. a épousé Mlle Dorsimont J.
Depraetere L. a épousé Mlle Blaimont M.

NAMUR-LUXEMBOURG

Hairion J. a épousé Mlle Dachelet G.

LIEGE

Dubois H. a épousé Mlle Cesar D.
Pasquet M. a épousé Mlle Barée A.

BRABANT

Geeroms J. a épousé Mlle Van Schepdael J.
De Neve C. a épousé
Mlle Van Langenhoven M.
Machtelinckx G. a épousé Mlle Billemans S.
Willems R. a épousé Mlle Van Isveldt R.

FLANDRE OCCIDENTALE

Mylle G.H. a épousé Mlle Devisch N.
Bilaey Y. a épousé Mlle Riemacker A.
Duynslaeger G. a épousé Mlle Slabbincx J.
Doom G. a épousé Mlle Vantoortelboom J.
Vanoverstraeten E. a épousé Mlle Devos R.

Naissances

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

AGENTS EN SERVICE

BRABANT	Age
Caudron A., receveur	58
Leclercq H., receveur	58

FLANDRE OCCIDENTALE

Verbauwe A., conducteur-receveur AB	55
-------------------------------------	----

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

ANVERS

Geens J., chef de service 2e cl.	77
Lenaerts L., ouvrier qual. de 1e cl.	63
Thijs F., ouvrier qualifié	77

HAINAUT

Pelet J., ouvrier qual. de 1e cl.	67
Fernande G., receveur	70
Dani J., piocheur	78
Boite V., piocheur	67
Berghen P., receveur	82
Croain L., ouvrier qual.	70
Walraevens H., piocheur	74
Olivier J., conducteur élect.	71
Fayt H., manœuvre	84
Boudart S., conducteur	67
Brasseur A., ouvrier d'élite	53
Paris E., conducteur élect.	74

NAMUR-LUXEMBOURG

Pelerin L., conducteur-receveur AB	67
Collignon H., conducteur	70

LIEGE

Paquay O., receveur	82
Costermans M., conducteur élect.	74
Wille M., piocheur	81

BRABANT

De Koninck F., receveur	83
Cauwens F., chef-receveur	68
Ballon J., conducteur-receveur AB	62
Quinart E., receveur	65
De Coster P., receveur	66
Vergalle D., conducteur élect.	86
Vannieuwenhuysse F., ouvrier qualifié	76
Storms A., piocheur	85

LIMBOURG

Colla J., conducteur AB	75
-------------------------	----

FLANDRE OCCIDENTALE

Costenoble J., ouvrier qualifié	93
Dauwe A., receveur	70
Dutellie G., conducteur élect.	71
Lammens R., conducteur élect.	79
Vanhoutte L., conducteur élect.	73

Agents des groupes mis à la pension

Mois de mars et avril 1973

Années
de service

ANVERS

De Munter J., recev.-conducteur AB	35
Verhoeven C., conducteur élect.	47
Oorts K., receveur	43

FLANDRE ORIENTALE

Braeckman P., brigadier	33
Van Den Bussche E., ouv. q. 1e cl.	44
Verhofstede A., receveur	42

HAINAUT

Deschamps L., conducteur AB	39
Delguste M., brigadier	33
Lermuniaux G., receveur	46
Van Pevenage A., receveur	45

NAMUR-LUXEMBOURG

Dropsy A., chef de mouvem. 2e cl.	45
Mottet C., piocheur	43
Roufosse N., chef-piocheur	48
Thiteux D., conducteur-receveur AB	44
Perot Fr., ouvrier qual. 1e cl.	48

LIEGE

Chatelain E., conducteur AB	25
Houben G., ouvrier qual. 1e cl.	40
Hougardy S., ouvrier qual. 1e cl.	48

BRABANT

Danau E., ouvrier qual.	43
De Ro G., receveur-conducteur AB	38
Hermant R., ouvrier qual. 1e cl.	46
Pilette E., premier contrôleur	41
Smismans A., conducteur élect.	38
Van Hoogten J., ouvrier d'élite	47
Van Meensel L., ouv. qual. de 1e cl.	43
Van Wyngaerden L., cond.-rec. AB	42
Ergo M., ouvrier qual. de 1e cl.	43
Puttemans Fr., brigadier	43
Renmans G., commis	36
Tuyaerts J.F., conducteur électrique	41

LIMBOURG

Vanvinckenroy H., cond.-rec. AB	47
---------------------------------	----

FLANDRE OCCIDENTALE

Depoorter M., cond.-receveur AB	36
D'Haene H., chef-piocheur	41
Borny C., conducteur élect.	18

Nos Vicinaux

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

Rédaction : rue de la Science 14 - 1040 Bruxelles

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

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



M. P. Verschaeve.

Le départ en retraite de M. P. VERSCHAEVE, Ingénieur en Chef

M. Verschaeve, Ingénieur en Chef au service E, a pris sa retraite, le 13 juin dernier, après une longue et fructueuse carrière qui a commencé le 1er septembre 1934.

Né à Courtrai en 1908, il y fit ses humanités classiques et suivit ensuite les cours de l'Université de Louvain où il conquiert le diplôme d'ingénieur civil des mines en 1931 et celui d'ingénieur civil électricien en 1932.

A son entrée en service, il fut affecté à l'important atelier de Turnhout, lequel était le centre d'un réseau dense de lignes ferrées vicinales dans la Campine Anversoise; après deux mois de service à peine, il en assumait la pleine responsabilité.

En 1938, il fut chargé de l'entretien technique de l'exploitation de tout le « groupe » de Louvain, qui, rappelons-le, formait alors une entité distincte et autonome.

Sous les ordres de M. Van Huffel, Chef de groupe, il y dirigea les services du matériel de la ligne aérienne et des sous-stations.

Le 1-1-1947, il fut promu ingénieur principal et, en 1952, lorsque son chef fut affecté à la Direction générale, à Bruxelles, il s'occupa de l'exploitation du groupe de Louvain, sous la direction de feu M. Van Lierde.

Pendant cette période, il poursuivit la substitution de services publics et spéciaux d'autobus aux lignes ferrées de la région. Le 1-1-57, le grade d'ingénieur en chef (a.r.) lui fut accordé.

Lors de l'exposition universelle de 1958, à Bruxelles, on lui demanda de concevoir, pour le stand de la S.N.C.V., un réseau ferré miniature avec signalisation automatique, établi à l'échelle 1/30, qui marcha à merveille et fit l'admiration des connaisseurs et des nombreux visiteurs.

En 1962, il vint occuper le poste d'adjoint au directeur de l'Exploitation à

l'Administration Centrale et fut nommé ingénieur en chef (n.r.), le 1-1-1969.

Au cours de sa longue carrière M. Verschaeve fit preuve de grandes qualités.

Nous garderons de lui le souvenir d'un fonctionnaire dévoué et compétent.

Nous ne doutons pas qu'il saura occuper ses loisirs par des activités nombreuses et variées, notamment l'art de la photographie, un de ses violons d'Ingres.

M. Somers W., ingénieur civil, a été engagé et sera affecté à la Direction des services techniques, après accomplissement de divers stages dans les ateliers.

A la direction IG nous avons noté l'entrée en service de M. Lambinon F., opérateur-mécanographe, et à la direction T celle de M. Louis G., dessinateur-rédacteur.

Nous leur souhaitons la bienvenue.

CONDUCTEUR : Il s'agit d'un club ?

BOUDARD : C'est peu probable, car cet auto-collant ne veut que faire sourire; A.A.A.L. signifie en italien : Associazione Allergici al Lavoro (Associazione des Allergiques au Travail) !

CONDUCTEUR : Mais vous, chef, vous avez aimé votre métier et vous n'avez jamais connu l'ennui; c'est pour cela que vous avez été heureux.

BOUDARD : C'est vrai, mais enfin je crois tout de même que pendant 44 ans, j'ai lutté, dans mon subconscient, contre cette allergie; alors, laissez-moi, à mon tour, coller cette affiche !

Les propos du contrôleur BOUDARD

CONDUCTEUR : Alors, qu'est-ce que j'apprends ?

BOUDARD : Eh bien, oui, c'est exact : voilà venu le temps de remettre mon képi au Musée du Tram, car je prends ma retraite ! Lorsqu'en février 1946, cette chronique a été créée dans le premier numéro de « Nos Vicinaux » je n'aurais jamais cru que j'y prendrais la parole 163 fois d'affilée !

CONDUCTEUR : Vous aviez déjà une expérience du tram et du bus à cette époque ?

BOUDARD : Assurément; pendant près de 12 ans, j'étais passé de remorque en remorque, dans les trains vapeur, en ouvrant le portillon avec le pied, tandis que j'avais la feuille du receveur dans la main gauche et mon carnet de distances dans la main droite !

CONDUCTEUR : Vous avez de nombreux souvenirs de cette époque ?

BOUDARD : Très variés surtout. Ainsi, une nuit, j'ai accompagné un tram électrique partant d'Anvers vers Turnhout. Au retour, vers 4 h 30, je suis entré dans une remorque où toutes les places étaient occupées par des ouvriers du port, qui dormaient; la vision de ces quarante corps affalés, apparemment sans vie, emportés dans la nuit à plus de 60 km/h., avait quelque chose d'hallucinant.

CONDUCTEUR : Pensez-vous que les conditions de travail des tramotins étaient plus pénibles qu'aujourd'hui ?

BOUDARD : C'est difficilement comparable. Vous avez lu comme moi, dans Nos Vicinaux, le récit de conducteurs de locomotives qui, partis très tôt, devaient, le soir, nettoyer la chaudière, dormir dans un dépôt éloigné et se lever à 3 h du matin pour obtenir à 5 h une pression de vapeur suffisante. Durant la guerre 40-45, j'ai connu beaucoup de chefs-trains qui avaient à faire la recette pour des centaines de voyageurs, ainsi que le calcul des feuilles de route de wagons de charbons, de sable et de dizaines de colis; on peut dire qu'ils n'avaient pas le temps de cueillir des marguerites !

CONDUCTEUR : Peut-être, mais aujourd'hui, le passage dans les rues de nos vieilles villes avec les bus demande de l'attention.

BOUDARD : Oui, pour certains « anciens » mais, heureusement, les « jeunes » sont habitués à cet état de choses.

CONDUCTEUR : Dans quelques jours, ce sera donc pour vous un repos bien mérité, qui se transformera en vacances sans fin ! A votre place, je continuerais cependant à me lever, de temps en temps, très tôt comme si j'allais contrôler le premier tram !

BOUDARD : Je viens de voir, sur la vitre arrière d'une automobile, une affiche auto-collante portant quatre lettres en couleur : A.A.A.L.

Remise de décorations à Cureghem

Une bonne centaine de membres du personnel du Brabant étaient réunis, le 28 avril dernier, dans le réfectoire de l'atelier de Cureghem, lorsque M. Peerts, chef de groupe, fit son entrée, accompagné de M. Janssens, inspecteur principal, de MM. Coppens et Op de Beeck, inspecteurs techniques, de Mlle Spaas, assistante sociale, et des principaux chefs de service et de mouvement.



M. Peerts décore M. Van Rossem, chef de mouvement de 1ère cl., de la Croix civique de 1ère cl.

Dans son allocution, M. Peerts se réjouit de pouvoir présider, chaque année, une réunion semblable qui le met en contact avec les agents méritants du groupe.

M. Peerts souligna que si la Société Nationale avait, à maintes reprises, connu des réformes, elle avait toujours réussi à s'adapter aux contingences nouvelles; toutefois, ces dernières années, il n'était plus possible de maintenir l'équilibre entre les recettes et les dépenses, alors que l'on constate que le prix de revient, dans l'industrie des transports en commun, comporte 73 % de salaires et d'appointements. Le Chef de groupe rappela encore quelle était la situation économique, il y a 25 ou 35 ans, lors des débuts des décorés d'aujourd'hui et il constata que l'ensemble des lois sociales, appliquées depuis lors, avaient considérablement amélioré les conditions de travail et les rémunérations.

M. Peerts affirma que, faisant partie d'un service public, les membres du personnel de la S.N.C.V. étaient au service de la communauté et non l'inverse! Au nom du Directeur général, il félicita les jubilaires, puis ceux-ci, vinrent recevoir de ses mains leur décoration respective.

La partie officielle terminée, ce fut l'orchestre de M. Gay qui se chargea de maintenir la bonne ambiance, grâce surtout aux interventions de l'animateur Armands qui, en français comme en flamand-bruxellois, sut provoquer les rires et faire chanter le public en chœur! Bref, les décorés de 1973 conserveront un excellent souvenir de cette cérémonie qui fut, comme à l'accoutumée, très bien organisée.

DECORATIONS CIVIQUES

35 années de service

Croix civique de 1ère cl.

Van Rossem A., chef de mouvement de 1^{er} cl.

Croix civique de 2ème cl.

Lefèvre A., premier contrôleur.
Renmans G., commis.

ORDRES NATIONAUX

Ordre de la Couronne

Palmes d'Or

De Bruyn A., contrôleur.
Moons J., commis.

Palmes d'Argent

Van Eembeek Ph., ouvrier d'élite.
Bertels A., ouvrier qualifié de 1ère cl.
Mertens J., ouvrier qualifié 1ère cl.

Médaille d'Or

Segers R., ouvrier semi-qualifié.
Morren M., conducteur AB receveur.
Saerens R., conducteur.
Van Campenhout J., conducteur AB receveur.
Demulder E., conducteur él.



M. Bosschaert, receveur, reçoit la Médaille d'Or de l'Ordre de Léopold II.

Ordre de Léopold II

Officier

Coppens A., inspecteur technique.

Médaille d'Or

Bosschaen G., receveur.



M. Peerts décore M. De Bruyn, contrôleur, des Palmes d'Or de la Couronne.

Médaille civique de 1ère cl.

De Munck J.E., ouvrier qualifié.
De Wolf H., conducteur receveur AB.
Meulenijzer G., chef-piocheur.
Sirault L., conducteur électr.
Van Omberg Ch., ouvrier qualifié.
Verbesselt Fr., conducteur électrique.
Vergalle M., receveur.
Moerenhout J.B., ouvrier qualifié.
Pans A., conducteur électrique.
Van Cutsem E.J., receveur.

25 années de service

Médaille civique de 1ère cl.

Raveys J., chef de mouvement de 1^{er} cl.
Van Pee R., instructeur autobus.

Médaille civique de 2^e cl.

Blijckers S., Bicke M., Bosschaert G., De Gieter A.J., De Greef J.F., De Reuse F., De Schepper E., D'Haese C., Emmerrechts F.J., Gils A., Looverie C., Rinders R., Roozeleer R., Van den Broeck J., Van der Heyden A., Van Everbroek A., Van Eeckhoudt F., Van Tongerlo J., Verbesselt J.R., Vierendeels G., Bergiers F., Buteneers J.B., Caudron A., De Braeckelee T., De Groote D.P.G., De Pauw F., De Reymacker H., Goubet D.V., Notaerts K.L., Pauwels T., Strubbe A.L.E., Tiels L., Vandegaer L.M.A., Van den Bosch J.P., Van der Motten V.G., Van Durme J.B., Van Hassel M.B., Van Langenhoven G.L., Vermoesen J.B., Verheyden M.I.R.D., Willems A.

LES LONGUES CARRIERES



J. Van Volsem

Est entré en service le 14-3-1932; il a été mis à la pension comme conducteur électrique à La Roue.



E. Van Gendt

Est entré en service le 15-8-1929; il a été mis à la pension comme receveur à Destelbergen.



O. Niville

Est entré en service le 20-2-1928; il a été mis à la pension comme conducteur - receveur AB à La Panne.



G. Renmans

Est entré en service le 15-6-1937; il a été pensionné comme commis à la direction du groupe du Brabant.



L. Ausloos

Est entré en service le 13-8-1937; il a été pensionné comme conducteur électrique à Charleroi.



E. Pilette

Est entré en service le 1-5-1931; il a été pensionné comme premier contrôleur à Anderlecht.



A. Van Pevenage

Est entré en service le 4-8-1928; il a terminé sa carrière comme receveur à Mons.



H. Vanvinckenroy

Est entré en service le 12-1-1926; il a terminé sa carrière comme conducteur AB à Lanaken.



G. Houben

Est entré en service le 16-8-1933; il a terminé sa carrière comme ouvrier qualifié de 1ère cl. à Liège.



E. Danau

Est entré en service le 17-2-1930; il a terminé sa carrière comme ouvrier qualifié à Anderlecht.



E. Van Den Bussche

Est entré en service le 3-9-1929; il a terminé sa carrière comme ouvrier qualifié de 1ère cl. à Destelbergen.



G. Lermينياux

Est entré en service le 26-6-1927; il a terminé sa carrière comme receveur à Charleroi.



H. D'Haene

Il a débuté le 19-11-1928 et a été mis à la pension comme chef-piocheur à Dixmude.



K. Ergo

Il a débuté le 18-8-1930 et a été mis à la pension comme ouvrier qualifié de 1ère cl. à Anderlecht.



J.-F. Tuyvaerts

Il a débuté le 19-6-1932 et a été mis à la pension comme conducteur électrique à Grimbergen.



H. Van Lier

Il a débuté le 18-9-1928 et a été mis à la pension comme premier contrôleur à Asse.



C. Mottet

Il a débuté le 5-7-1930 et a été mis à la pension comme piocheur à Forville.



A. Smismans

Il a débuté le 6-7-1935 et a été mis à la pension comme conducteur électrique à Anderlecht.

Actes de probité

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

ANVERS

Dépôt de Turnhout : Nuyts R. (650 F), Hendrickx E. (montre en or).
Dépôt de Broechem : Vanden Bempt J. (1.150 F).
Dépôt de Tjalkstraat : Snoeys F. (10.600 F), Loopmans F. (802 F), Broux A. (1.000 F), Wuyts L. (1.500 F).

FLANDRE ORIENTALE

Dépôt de Destelbergen : Casneuf W. (1.000 F), Mervielde N. (1.370 F).
Dépôt d'Audenarde : Vierick A. (montre de dame).

Dépôt de St-Nicolas : Fiers T. (860 F), Geerts E. (2.020 F), Heiser J. (1.057 F).

HAINAUT

Cardon J.P. (bague en or), Monnier G. (bracelet en or), Corbisier R. (porte-monnaie contenant 1.081 F).
Dépôt Mons-Bassins : Demelier J. (1.528 F).

NAMUR-LUXEMBOURG

Dépôt de Namur : Pillois J. (montre-bracelet), Robert J. (radio portative), Wallon J. (enregistreur + 658 F).
Dépôt d'Andenne : Collin M. (1.056 F).
Dépôt d'Onoz : Trefois L. (2.202 F).

LIEGE

Dépôt d'Omal : Dabée F. (1.500 F).
Dépôt de Bassenge : Destreel P. (531 F).

LIMBOURG

Dépôt de Hasselt : Reenaers G. (500 F), Schuermans P. (600 F), Dupont G. (deux montres + 137 F), Doucet J. (1.207 F).
Dépôt de Tessenderlo : Teunkens A. (bague en or).

Dépôt de Bree : Boonen M. (montre de dame).

FLANDRE OCCIDENTALE

Dépôt d'Assebroek : Derycke F. (1.200 F).
Dépôt de Courtrai : Olivier E. (4.000 F).
Dépôt de Furnes : Allewaert R. (4.345 F).
Dépôt de Dixmude : Faraziyn G. (montre de dame).
Dépôt d'Ostende : Van Labeke F. (4.750 F), Blomme Y. (820 F), Germonpre J. (1.264 F), Loncke A. (1.067 F).

ANNEE DES ABBAYES ET DES BEGUINAGES



L'« Année des Abbayes et des Béguinages », une nouvelle initiative du Commissariat général au Tourisme, a été inaugurée solennellement par le Cardinal Suenens, le 14 mai dernier.

L'an passé, le public a eu l'occasion de voir de plus près les châteaux de notre pays; cette fois, on attire son attention sur notre riche patrimoine d'abbayes et de béguinages.

Tout en restant fidèles à leur traditionnelle hospitalité, certaines abbayes n'ouvriront cependant pas leurs portes au grand tourisme. Bien qu'elles approuvent entièrement cette remarquable initiative, elles ne peuvent, en raison des conditions particulières de leur mode de vie, y participer sans réserve.

L'histoire des abbayes, en Belgique, commence avec celle du défrichement de nos contrées. Un des premiers soucis des moines évangélisateurs fut de susciter des continuateurs de leur œuvre. Et bâtir solide n'est-ce pas le meilleur moyen de faire durer ?

L'idéal de vie des moines, basé sur l'oubli de soi, la prière et le travail, contrastait singulièrement avec les mœurs des populations de l'époque. C'est donc la hache à la main que les premiers moines transformèrent progressivement leurs modestes ermitages en monastères entourés de vastes domaines.

Disposant naturellement leurs bâtiments le long des fleuves, ils installèrent le long de l'Escaut et de son affluent la Scarpe les abbayes de Saint-Amand, Hasnon et Gand; au bord de la Sambre, celles de Maubeuge, Lobbes, Aulne, Moustier-sur-Sambre, Malonne, Fosses; en dehors des voies fluviales : Stavelot, Malmédy et Saint-Hubert dans les Ardennes, Saint-Trond en Hesbaye et Nivelles en Brabant.

Un petit nombre d'abbayes mérovingiennes furent mixtes ou doubles dès l'origine. De tout temps, il y eut ainsi des moniales, surtout bénédictines. Mais la formule qui attira le plus grand nombre de femmes fut ultérieurement celle du béguinage; moins rigoureuse que les autres, elle n'exigeait pas des vœux définitifs, ce qui favorisa la multiplication des béguinages.

A travers les siècles, les occupants des abbayes et des béguinages ont exprimé leurs idéaux et leurs aspirations sous forme de monuments de pierre gracieux et artistiques. Par leur continuité les abbayes ont réussi, d'autre part, à sauvegarder jusqu'à nos jours les trésors d'art rehaussant les services religieux.

Cette année, les ruines et les bâtiments subsistant, habités ou non, des béguinages et des abbayes cités ci-après sont accessibles au public :

BEGUINAGES

Anderlecht, Bruxelles, Courtrai, Diest, Dixmude, Gand (grand béguinage), Gand (petit béguinage), Hasselt, Herentals, Hoogstraten, Lierre, Louvain (petit béguinage), Louvain (grand béguinage), Malines, Mont-Saint-Amand, Saint-Trond, Termonde, Turnhout, Vigne (Bruges).

ABBAYES

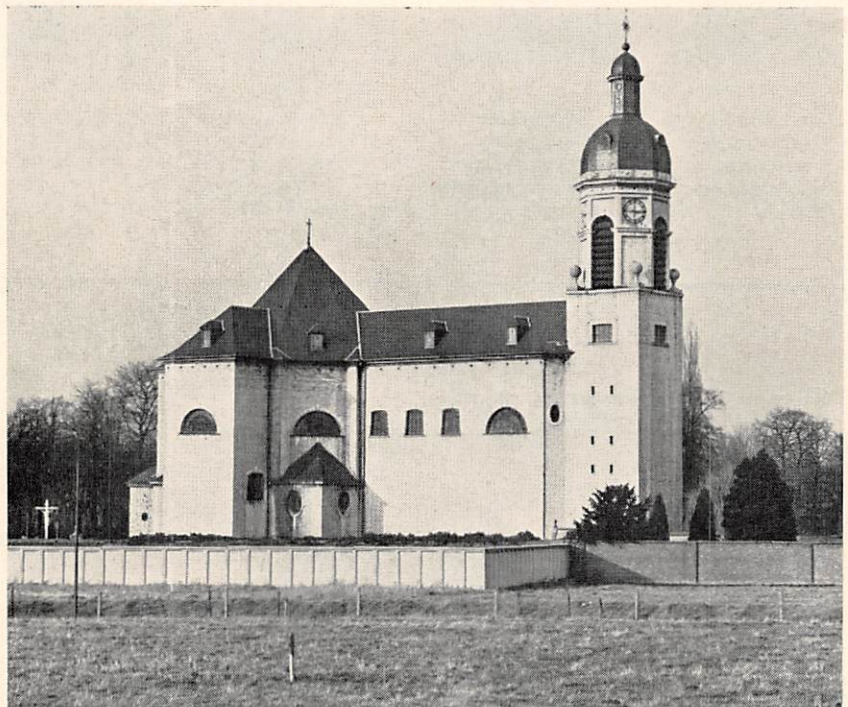
Affligem, Aulne, Averbode, Bijloke (Gand), Bonne Espérance (Vellereille-lez-Brayeux), Bornem, Cambron-Casteau, Chevetogne, des Dunes (Bruges), des Dunes (Koksijde), Floreffe, Gembloux, Grimbergen, Heylisse (Ophey-lisse), La Cambre (Bruxelles), La Ramée (Jauchelette), Leffe, Lobbes, Maagdendale (Audenarde), Malmédy, Marches-les-Dames, Maredsous, Mariënhof

(Kerniel), Nivelles, Ninove, Orval, Parc (Heverlee), Postel (Mol), Saint-André (Bruges), Saint-Bavon (Gand), Sainte-Godelieve (Gistel), Saint-Hubert, Saint-Laurent (Liège), Saint-Martin (Tournai), Saint-Nicolas-des-Prés (Tournai), Saint-Pierre (Gand), Saint-Pierre et Saint-Paul (Termonde), Saint-Séverin (Saint-Séverin en Condroz), Scourmont (Forges-lez-Chimay), Stavelot, Ter Doest (Lissewege), Tongerlo, Tronchiennes, Val Dieu (Charneux), Val Notre-Dame (Antheit), Val Saint-Lambert, Villers-la-Ville, Vlierbeek (Kessel-Lo).

A l'intention de nos lecteurs, nous publions ci-dessous des renseignements de nature à faciliter leur visite de quelques abbayes et béguinages.

Le béguinage de Hoogstraten, échantillon du style « baroque » flamand, peut être atteint facilement grâce à nos services d'autobus Turnhout - Hoogstraten - Meersel et Anvers - Hoogstraten (départs à Anvers - Place Roosevelt à 9.56 h et 11.56 h, avec arrivée à Hoogstraten à 11.05 h et 13.07 h; retour de Hoogstraten : 17.25 h et 20.40 h, avec arrivée à Anvers à 18.41 h et 21.47 h).

Après une visite de la célèbre **abbaye de la Bijloke, à Gand**, on peut encore se rendre à l'**abbaye de Tronchiennes**, située le long de la Lys (Service d'autobus S.N.C.V. n° 706, Gand - Nevele - Ruiselede : Gand St-Pierre à 10.15 h ou 14.15 h, avec arrivée à Tronchiennes à



L'église de l'abbaye bénédictine de Vlierbeek (commune de Kessel-Lo).

10.28 h ou 14.28 h; retour de Tronchiennes : 17.22 h, avec arrivée à Gand St-Pierre à 17.35 h).

Le service S.N.C.V. n° 892 : Charleroi (Sud) - Fontaine-l'Évêque - Piéton vous amène de Charleroi à Leernes où l'on peut admirer les ruines majestueuses de l'**abbaye d'Aulne**, dénommée « une émeraude dans un écrin de ciel » par Maurice des Ombiaux (les dimanches : départ de Charleroi à 10.10 h, avec arrivée à Leernes à 10.46 h; retour de Leernes à 18.23 h, avec arrivée à Charleroi à 18.59 h).

Le site ainsi que le complexe monastique de l'**abbaye cistercienne de Marche-les-Dames** sont ravissants. De Namur on peut y aller par le service n° 970, Namur - Gelbressée - Vezin (Namur station à 12.10 h avec arrivée à Marche à 12.31 h; retour de Marche à 17.06 h ou 18.40 h, avec arrivée à Namur à 17.31 h ou 19.05).

La plus célèbre de nos **abbayes** est sans doute celle d'**Orval**, où passe notre service d'autobus n° 1006 : Florenville - Gérouville - Virton.

Dans la province de Liège ce sont particulièrement les **abbayes du Val-Saint-Lambert et de Stavelot**, une des plus anciennes de notre pays, fondée vers 650, qui retiennent notre attention (partant de Liège Guillemins, correspondance avec le service de la S.T.I.L., Liège - Seraing - Engis - Huy, mentionné sous le n° 1254 de notre indicateur général).

De l'**abbaye bénédictine de Vlierbeek** (province de Brabant, commune de Kessel-Lo, à 3 km de Louvain), fondée vers 1125, il ne subsiste que quelques bâtiments monastiques des 17^e et 18^e siècles, ainsi que l'église (1776-1783), étrange édifice de L.-B. Dewez.

A la gare de Louvain, on peut emprunter l'autobus n° 2 ou 10 (Louvain - Aarschot) jusqu'à la place Nackaerts, d'où une promenade de ± 500 m vous mène à l'abbaye.

Le **béguinage de Saint-Trond** éveille toujours l'intérêt de bon nombre de visiteurs. Cette ville limbourgeoise est desservie par de nombreux services S.N.C.V. qui offrent de multiples possibilités de transport (consulter l'indicateur).

Pour conclure, nous citerons le **prieuré Ter Doest, à Lissewege**, dont on peut admirer encore la ferme abbatiale, un portail isolé et la grange célèbre de 1280. C'est la seule grange de cette époque qui soit conservée en Belgique. Notre service saisonnier Bruges - Zeebrugge (journallement, du 1/7 jusqu'au 31/8 y compris) y conduit, moyennant une promenade de 20 minutes depuis l'arrêt Lissewege-Toren.

Allez en paix vous promener sous les voûtes de ces lieux, chantés par notre grand poète Verhaeren :

« Cloîtres;
» Où l'on entend le bruit des sandales
[décroître »

Remise de distinctions honorifiques à Liège

A l'invitation de M. Botton, Chef de Groupe, une trentaine d'agents, accompagnés de membres de leur famille, ont assisté le dimanche 29 avril 1973, au dépôt de Liège Saint-Gilles, à la cérémonie de remise des distinctions honorifiques.

En début de séance, M. Botton prononce l'allocation d'usage.

Il souligne qu'il est essentiel pour chacun, au cours d'une réunion comme celle-ci, de se retrouver, de se reconnaître, de voir chez son voisin d'en face ou d'à côté l'homme dont le travail, les joies, les peines peut-être, font de lui un être digne d'amitié et de réelle estime.

Il rappelle que, loin de représenter une simple tradition au caractère commun trop souvent évoqué, la cérémonie d'aujourd'hui porte la marque particulière de reconnaissance du Pays et de la Société dont l'existence et la réputation sont liées à celles des jubilaires.

Il leur exprime, au nom de M. le Président du Conseil d'Administration, de M. le Directeur Général et en son nom personnel, ses très sincères et cordiales félicitations.

Après quelques mots aimables à l'adresse des épouses présentes, il souhaite la bienvenue à M. Coignon, Ingénieur civil, appelé aux fonctions d'adjoint au Chef de Groupe.

M. Botton poursuit en remarquant qu'à notre époque, compte tenu des moyens d'information et des règles de gestion imposées par le progrès, il s'impose plus que jamais d'accorder une importance toute spéciale aux problèmes et aux contacts humains.

Il souhaite que l'appartenance à un service public aigüise chez ceux qui en font partie, le sens de service à la communauté et demande aux décorés de guider le jeune personnel dans cette voie.

Le discours de M. Botton fut vivement applaudi. Ensuite M. Lebrun, Inspecteur principal adjoint, remit les décorations aux agents du service T/AT, et M. Botton, Chef de Groupe, aux agents de l'exploitation. L'après-midi se termina par un goûter dans une ambiance joyeuse.

ORDRES NATIONAUX

Ordre de la Couronne

Chevalier

Cornelis H., Chef de service 1^{er} cl.
Bousmanne E., Chef de service 2^e cl.
Jeanne G., Chef de mouvement 1^{er} cl.

Palmes d'Argent

Declerck G., ouvrier qual. de 1^{er} cl.
Dykmans Fr., ouvrier d'élite.
Tibo A., ouvrier qual. de 1^{er} cl.
Simons R., brigadier.
Musique G., brigadier.
Streel M., ouvrier qualifié.

Médaille d'Or

Sauvage D., conducteur.

Ordre de Leopold II

Médaille d'Or

Martens M., conducteur.

DECORATIONS CIVIQUES

35 années de service

Croix civique de 1^{ère} cl.

Goffin L., moniteur.
Schmits E., sous-chef de bureau.
Médaille civique de 1^{ère} cl.
Bleret G., conducteur autobus.
Thibeau H., receveur.
Blistin A., ouvrier semi-qualifié.
Chaineux J., ouvrier qualifié.
Collard P., ouvrier qualifié 1^{er} cl.

25 années de service

Médaille civique de 1^{ère} cl.

Habets J., contrôleur.

Médaille civique de 2^{ème} cl.

Chatelain R., Colinet G., Crutzen J., Fautre G., Hans A., Lamborelle C., Moreas J., Spee J.J.H., Sterckx P., Besseiling H., Grieten F., Lakeye O., Maréchal K., Sabatier P.



Le groupe des décorés de Liège

LE DOMAINE PROVINCIAL PUYENBROECK A WACHTEBEKE

Réserve naturelle de 450 ha.

En 1965, la province de Flandre Orientale a acquis un site exceptionnellement bien conservé, ainsi que le château Puyenbrug, couvrant actuellement, après l'achat de quelques parcelles limitrophes, une superficie de 450 ha situés en grande partie sur le territoire de la commune de Wachtebeke, à 14 km environ au nord-est de Gand.

Le domaine, sauvegardé pour ainsi dire complètement dans son état originel, a été aménagé autour d'un ruisseau charmant, la Zuidlede, qui le traverse d'est en ouest en de nombreux méandres pittoresques, longés par un chemin rustique avec de multiples bancs et coins de repos.

Au sud de ce ruisseau, deux bois de peupliers d'une grande étendue, avec sous-bois d'aulnes et entrecoupés de plusieurs drèves de peupliers majestueux d'une ou de deux rangées, longues de plus de 20 km, invitent à la promenade.

Au nord se trouvent les étangs en forme de feuille de trèfle, d'une superficie de 25 ha, les pelouses, les prés, les parterres de fleurs et les autres emplacements destinés aux sports et à la récréation du grand public.

Il n'est donc pas étonnant d'y trouver une faune exceptionnelle, notamment des animaux aquatiques, du gibier et des oiseaux de toutes sortes nichant sur l'eau, au sol ou dans les cimes, à la



De vastes pièces d'eau propices au canotage.

plus grande joie des promeneurs et des amis de la nature qui sont réellement comblés ici.

Récréation et sports.

L'étendue de ce site incomparable a permis l'implantation aisée des diverses installations sportives et de récréation pouvant satisfaire les goûts des nombreux visiteurs qui viennent s'y délasser :

- canoter et pédaler sur des étangs couvrant 25 ha,
- pêcher dans la Zuidlede ou dans les étangs,
- courses à cheval ou à poney,
- exercices sur les terrains de jeux,
- nager dans la piscine couverte,
- circuits en petit train découvrant les plus beaux coins du domaine,
- visites du jardin zoologique, des parterres de fleurs,
- se reposer sur les pelouses ou la plage etc., etc.

L'an prochain, un bassin de natation chauffé, aux dimensions olympiques, en plein air, sera ouvert et des terrains de sport et de camping, des maisons de week-end etc. seront aménagés.

Ajoutons qu'il est possible de se désaltérer et de se restaurer sur place et qu'un grand parking pour automobiles, motos et vélos est mis gratuitement à la disposition des visiteurs, aux deux entrées du domaine.

Accès.

Ce centre de récréation, qui est le plus étendu du pays (à comparer au domaine de Huizingen (Brabant) avec ses 90 ha par ex.), est ouvert toute l'année, à partir de 9 h.

En raison de son étendue, il est conseillé, avant de s'y engager, de se procurer un plan du domaine.

L'entrée principale se trouve sur la route Laarne - Zaffelare - Wachtebeke - Zelzate et est desservie par les autobus de la S.N.C.V. partant de Gand (ligne 686 de l'indicateur général) et de Lokeren (ligne 684), dont les principaux voyages sont mentionnés ci-dessous :

1) tous les jours, du 3-6 au 26-8-73, y compris.

	Aller	Retour
Lokeren (Station)	13.51	18.35
Wachtebeke (Domaine)	14.15	18.13

2) dimanches et jours fériés, à partir du 3-6-1973.

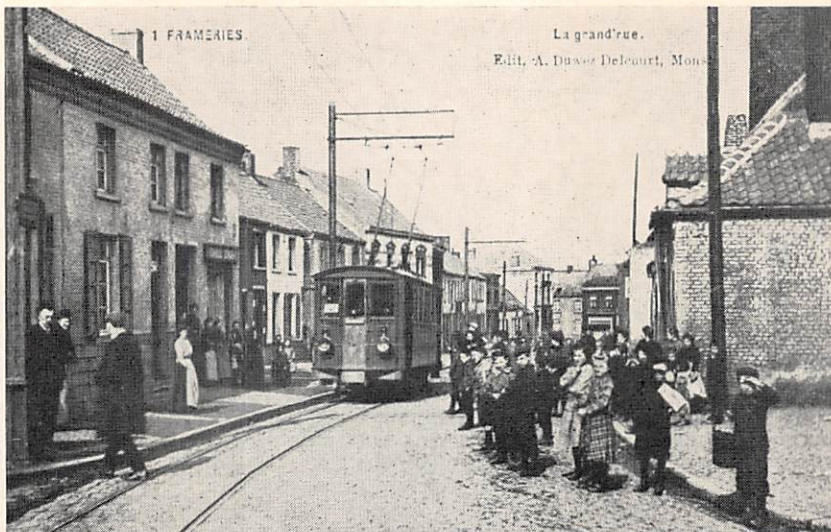
	Aller		
Gand (St-Pierre)	—	11.37	13.37
(Dampoort)	7.34	11.51	13.51
Wachtebeke (Domaine)	8.12	12.29	14.27
	Retour		
Gand (St-Pierre)	15.26	18.55	20.55
(Dampoort)	15.14	18.42	20.42
Wachtebeke (Domaine)	14.38	18.04	20.04

Enfin, nous signalons aux amateurs éventuels qu'un musée comprenant une collection d'un millier d'oiseaux naturalisés peut être visité au lycée de Wachtebeke, les mercredis, samedis et dimanches, de 14 à 18 h.



Des loisirs « actifs » pour les enfants.

DEUX SUPPRESSIONS DE LIGNES ELECTRIQUES DANS LE GROUPE DU HAINAUT



Remarquez les 2 perches de captation de courant du type trolleybus.

Le dernier tronçon des lignes électriques du Borinage disparaît :

Mons - Frameries - Eugies - Wasmes.

Le fait même que des autobus roulaient, à certaines heures, sur ce dernier vestige des trams du Borinage était un signe précurseur, et le jour où les autorités communales de Mons ont demandé la disparition de tout rail sur le boulevard périphérique, pour améliorer la pénétration automobile, la fin était arrivée.

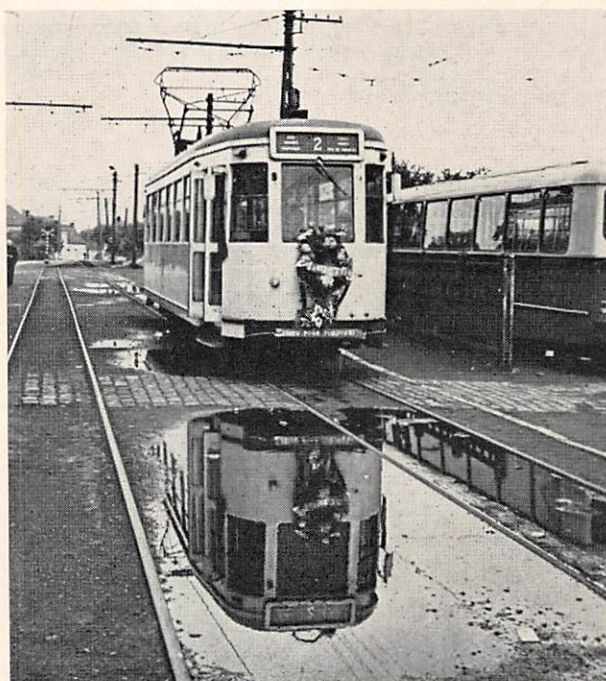
Le tram partait de Mons, traversait Cuesmes, desservait Frameries (localité incomparable si l'on en croit le dicton : C'n'est ni co Frameries !) puis faisait arrêt devant le dépôt et l'atelier d'Eugies avant d'atteindre la rue Maubeuge, à Wasmes. Et ainsi le tram vicinal aura définitivement disparu du Borinage.

La section de ligne ferrée Mons - Bray - Binche de la ligne n° 90 (Mons - Binche - Charleroi) est remplacée par un service d'autobus.

Les autobus de ce nouveau service Mons-Bray-Binche, partent de la gare de Mons, traversent la ville avec des variantes dans le parcours, puis desservent Saint-Symphorien, Villers-St-Ghislain, Bray, Waudrez et Binche.

Ce nouveau service est en correspondance à Binche avec le tram 90 qui, venant de Charleroi, va continuer par la section Trivières - La Louvière pour former la nouvelle ligne n° 90 : **Charleroi - Binche - Trivières - La Louvière.**

Ajoutons que de Binche, on peut toujours atteindre Charleroi, en tram, avec le 93 par Anderlues. D'autre part, la fréquence du service entre Binche et Mons a été doublée pendant les heures creuses.



Le dernier tram (Photo Temmerman).



La rue du Grand Central.

Les travaux en cours pour le pré-métro de Charleroi

L'aménagement d'une partie de la ceinture devant la gare Charleroi-Sud et destinée aux transports en commun de Charleroi (cf. Nos Vicinaux, nos 147 et 153) est en voie d'achèvement. La trémie d'accès au niveau — 1 de la gare du Sud, réservée aux taxis et aux voitures privées, est terminée et déjà recouverte.

Une station d'autobus, avec quais en épis, pour les véhicules de la S.N.C.V., a été mise à la disposition de nos services au début du mois de juin.

Dans un prochain numéro de Nos Vicinaux, nous présenterons un reportage avec photos, sur la construction du nouveau viaduc enjambant la Sambre et destiné aux tramways des Vicinaux. Cette construction, très spéciale, avec assemblage par précontrainte de caissons préfabriqués sera exposée.

Lorsque la première partie de la ceinture pour tramways sera mise en service, nos trams n'emprunteront plus que le début de la rue du Grand Central (voir photo); arrivés un peu avant l'endroit où se trouve le tramway, ils bifurqueront vers la gare de Charleroi-Ouest, à gauche de la photo, où ils suivront le viaduc qui enjambera la Sambre pour descendre à niveau devant la gare du Sud.

Les ateliers de l'ancien charbonnage du GRAND-HORNU

Un monument d'architecture industrielle

Les habitués de la ligne d'autobus Mons - Boussu - Dour connaissent le site des anciens ateliers du charbonnage du Grand-Hornu, désaffecté depuis 1951.

Il y a plus d'un siècle et demi, un Français du Nord, M. Henri De Gorge, avait érigé là une véritable « abbaye industrielle », entourée d'une cité de 400 maisons ouvrières.

En 1810, il avait racheté un petit charbonnage peu rentable. Après creusement de dix nouveaux puits d'extraction — des « fosses » — la production augmenta considérablement et De Gorge désira fixer sa main-d'œuvre. Il fit appel à l'architecte tournaisien Bruno Renard pour dresser les plans d'une cité ouvrière, exceptionnelle pour l'époque, qui reflète la pensée et l'ambition de son promoteur. Chacune de ces maisons possédait un jardin et un four. Bientôt aussi furent construits dans ce « monastère industriel », des lavoirs, des écoles, des locaux de réunions, une bibliothèque, un dispensaire, deux kiosques à musique et deux grandes places plantées d'arbres. L'ensemble fut réalisé entre 1811 et 1832, et une population de 2.200 personnes y fut réunie.

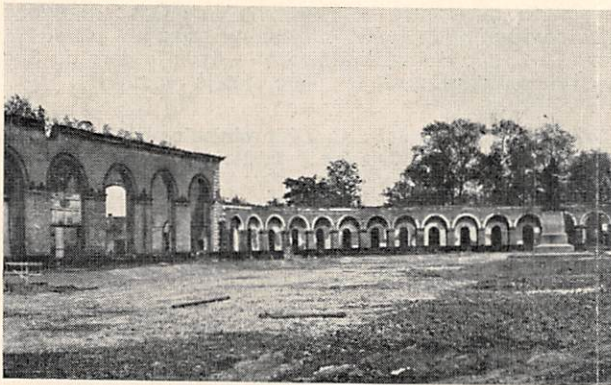
*
**

On ne connaît qu'un seul autre endroit en Europe où l'on ait réalisé des bâtiments semblables d'exploitation industrielle, entourés de logements pour ouvriers. C'est à Arc-et-Senans, en France, sur le Doubs, que Claude Leroux, architecte à la Cour, construisit entre 1775 et 1779 la « Saline royale », pour laquelle il avait conçu des plans plus architecturaux qu'utilitaires. Aujourd'hui, Senans est classé comme « monument historique » et figure au dictionnaire Larousse !

*
**

Grâce à l'initiative du nouveau propriétaire du Grand-Hornu, ce monument d'architecture industrielle qui était fort délabré, est progressivement remis en état. C'est M. Henri Guchez, architecte lui-même et originaire d'Hornu, qui veut rendre vie à ces ruines; l'acte de vente notarié a été passé en décembre 1971 et au cours de l'année 1972 on a restauré à grands frais et rapidement les toitures des arcades; les anciennes écuries ont été aménagées et les vieux pavés de la cour d'entrée ont réapparu.

Sous les arcades en forme d'ellipse, le nouveau propriétaire compte installer ses bureaux d'architecte, son habitation personnelle et une galerie d'art. Il compte également ouvrir un Musée de la mine, qui devrait rappeler ce que fut cette ère charbonnière qui eut tant d'importance dans la vie de notre pays et du Hainaut en particulier, alors qu'aujourd'hui on abat les derniers « châssis à mollettes » et on arase les terrils.

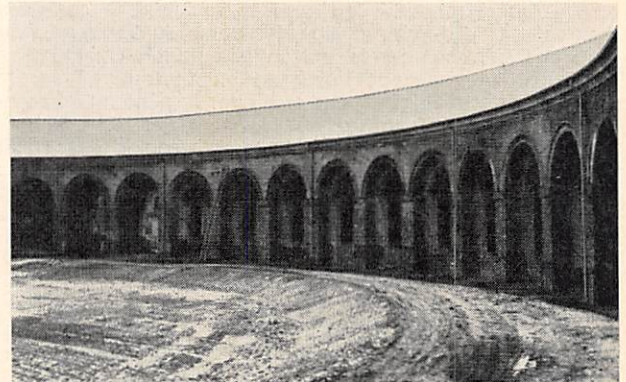


La statue d'Henri De Gorge, tel un commandeur des templiers, au milieu de son « abbaye » industrielle.

C'est pourquoi nous nous réjouissons du sauvetage du Grand-Hornu et nous souhaitons que nombreux soient nos lecteurs qui iront visiter les travaux en cours.

Lorsque vous serez sur place, nous ne vous demandons pas de vous enthousiasmer pour les petites maisons ouvrières construites en 1820 et qui aujourd'hui sont pourvues de l'électricité, car on peut difficilement dire que « là, l'esthétique avait pris le pas sur le fonctionnel ». Par contre, l'ensemble de ces grands bâtiments reste impressionnant avec l'entrée en style néo-classique et les arcades entourant une vaste cour.

Il y aurait encore beaucoup à raconter sur Hornu, car c'est ce même Henri De Gorge qui créa, en 1830, la première ligne de chemin de fer industriel de Belgique, avec traction hippomobile; partant de la cour du Grand-Hornu elle aboutissait au canal de Mons à Condé, où le charbon extrait était transbordé dans des péniches.



Les fines ardoises de la toiture des bâtiments en ellipse, formant la cour intérieure, ont toutes été remplacées.

Un célèbre architecte sino-américain, I.M. Pei, vient de faire les plans de la future cinémathèque de New York; il a imaginé d'utiliser les voûtes métalliques d'un grand marché abandonné depuis 40 ans et construit en 1909.

Il a déclaré : « Apprendre à réutiliser l'architecture existante est indispensable. Nous détruisons trop. Dans cinquante ans, il ne restera plus rien. Pourtant, la continuité historique est nécessaire. Si l'on veut sauver le passé, il faut le rendre à la vie. »

*
**

Pour atteindre le Grand-Hornu, vous disposez des autobus des trois services répertoriés sous le n° 830 dans l'Indicateur général, à savoir :

Plaque 9 : Mons - Boussu - Boussu-Bois (Temple) - Dour,
Plaque 7 barré : Mons - Boussu - Dour - Audregnies,
Plaque 7 : Mons - Boussu - Dour - Quiévrain.

L'autobus partant de la gare de Mons, après s'être arrêté à Jemappes, Quaregnon, Wasmuel (Faïencerie), fera arrêt à la « Place Verte », halte située entre Hornu (route) et Hornu (Quatre-Pavés). Pendant les jours ouvrables des vacances et congés scolaires, les départs ont lieu toutes les 20 minutes.