

Expo 58 — L'Atomium, la « Belgique Joyeuse » et le vicinal W (Bruxelles - Wemmel). (Photo Roels.)

NOS VICINAUX

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

Un pensionné de 65 ans a étonné les Bruxellois

Lors du séjour à Bruxelles des congressistes de la Fédération Européenne des modélistes, l'Association des Amis des Chemins de fer a demandé à notre groupe du Brabant la mise en route d'un tram spécial rue Eloy-Porte de l'Esplanade, à l'Exposition.

Ceci n'aurait rien eu de particulier si le président de ladite association n'avait insisté pour obtenir la motrice n° 19 et

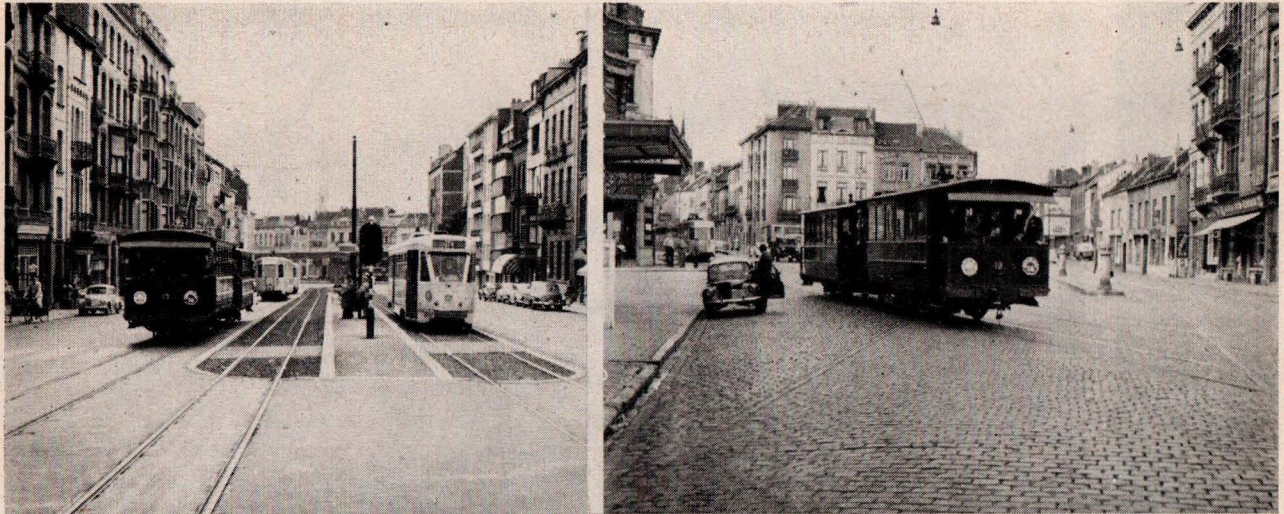
sa remorque qui sont conservées dans leur état primitif, telles qu'elles ont roulé en 1894 sur la première ligne vicinale électrique Bruxelles - Espinette. Satisfaction lui fut donnée et le 12 septembre 1958, à 11 h. du matin, une trentaine de congressistes prenaient place dans ce tram historique.

Au contrôleur, en plein vent, se tenait M. Lecion, contremaître ; le convoi était

en bonnes mains, puisque, jadis, son père avait conduit les mêmes motrices !

Mais le spectacle était dans la rue, où les expressions de physionomie des passants qui regardaient circuler cette pièce de musée étaient inénarrables !

Ainsi la preuve est faite, la motrice n° 19, construite en 1893, est toujours en parfait état de marche.



A gauche : Boulevard du Jubilé, une P.C.C. de la S.T.I.B. roule de conserve avec la motrice 19. — A droite : Le tram historique traverse à Molenbeek-St-Jean le dangereux carrefour dit des « Etangs Noirs ». (Photos De Herder.)

La boucle à la Place Rouppe à Bruxelles

Le mercredi 10 septembre 1958, à 16 h., le premier convoi vicinal bouclait à la Place Rouppe.

Ce sont vraisemblablement les incontestables avantages résultant

de la nouvelle boucle terminale de la garde du Nord qui ont amené l'autorité supérieure à approuver en janvier 1958 le projet, présenté par la S.N.C.V., d'établissement d'une boucle à la Place Rouppe.

L'utilité de cette nouvelle voie a pu être constatée dès le premier jour : bien que les installations ne fussent que partiellement réalisées, il n'y avait plus aucun encombrement dû aux trams dans l'Avenue de Stalingrad.

NOS VICINAUX

Rédaction : 14, rue de la Science
Bruxelles

Tél. : 11.59.90 — Ext. : 135

Tirage : 6.200 ex.

Affilié à L'Union des Journaux
d'Entreprise.

Prix de l'abonnement
pour les personnes étrangères
à la Société :

Belgique 25 fr.

Etranger 30 fr.

C.C.P. 32.27 de la S.N.C.V., à Bruxelles

Imprimerie : Graphica, Bruxelles



Le mercredi 10 septembre les travaux à la place Rouppe étaient encore en cours mais les trams faisaient déjà la boucle.

Photo « Le Soir » — Bruxelles.

BILAN PROVISOIRE

de la desserte de l'Expo 58 par les Vicinaux

Lorsque le présent numéro sortira de presse, les lampions de l'Expo 58, cet étonnant lieu de rendez-vous des peuples, seront éteints et l'on en parlera déjà au passé.

Que cette Exposition ait été une extraordinaire réussite, les plus sceptiques en conviendront, mais ce qui nous intéresse particulièrement ici, c'est le rôle qu'ont joué les Vicinaux dans le déroulement de ce spectacle quotidien.

Les spécialistes des transports massifs ont eu, au départ, un atout sérieux : ils ont pu établir les estimations du trafic en se basant sur les calculs d'un célèbre statisticien suédois qui se sont, comme on le sait, révélés exacts dans l'ensemble. Pour ce qui est du trafic automobile, les commentateurs de la presse quotidienne sont unanimes à dire qu'on a peut-être vu trop grand en construisant les parkings, et qu'on n'a pas connu sur les routes les encombrements redoutés ; mais ce qui les a surtout surpris c'est la réticence des automobilistes à payer 20 F pour avoir le droit de parker !

La part de la S.T.I.B. dans le transport des visiteurs a été évidemment prépondérante, car nombre de ses lignes desservant l'Expo traversaient les faubourgs et le centre de la capitale. Néanmoins, la participation de la S.N.C.V. a été appréciée non seulement par la clientèle de nos services spéciaux venant de communes excentriques, mais aussi par les étrangers qui avaient vite découvert que pour aller en autobus de Benelux à la Gare du Nord, ou à la Gare du Midi, ils ne mettaient que 12 à 15 minutes et que les sièges des motrices vicinales étaient très confortables.

Le bilan provisoire dressé au 1^{er} octobre, à l'intention des lecteurs de « Nos Vicinaux », mentionne 5.200.000 voyageurs transportés se rendant ou revenant de l'Expo, soit une moyenne de 31.000 voyageurs par jour.

Ce nombre est évidemment variable, puisqu'il a atteint 60.000 les « bons » dimanches et même dépassé 120.000 certains dimanches de grande affluence.

L'initiative de faire vendre des cartes d'entrée à l'Expo dans les voitures a été excellente ; en effet, à la date



Certains dimanches, plus d'un millier de visiteurs venus de France, par train spécial, furent transportés à l'Expo en autobus spéciaux.

du 30 septembre, les agents de la S.N.C.V. avaient vendu 350.000 cartes.

Bien que ces résultats soient supérieurs à ceux de 1935 (4.500.000 de voyageurs environ au total), il n'a jamais fallu mettre en service la totalité des voitures (trams et autobus) prévues lors de l'établissement du programme de transport, ni faire appel à tous les agents de renfort qui avaient été admis.

Cette constatation, un peu restrictive, qui prouve que nous étions à même de faire face à un surcroît éventuel de voyageurs, ne doit pas amener le lecteur à minimiser l'effort accompli par le personnel du Groupe de Bruxelles. Pour donner une idée de l'activité des services, signalons que le dimanche soir, à la gare de Benelux, on donnait le départ à 130 convois — trams et autobus — par heure dans les différentes directions.

Nous espérons, dans le prochain numéro, pouvoir donner des statistiques définitives sur l'activité de la S.N.C.V. à l'occasion de l'Expo 58.



Les autobus spéciaux attendent l'heure du départ au bout de la rue de France (Gare du Midi).

DIX MINUTES AVEC NOTRE PRÉPOSÉ A L'EXPO 58

On a écrit quelque part que l'une des attractions les plus séduisantes de l'Expo étaient... les hôtesse.

Certaines parmi les « entreprises » les plus sérieuses et les plus attachées à la tradition, ont sacrifié à cette mode nouvelle, mais les Vicinaux et la S.T.I.B. ont préféré confier la présentation de leur stand à des hommes qui avaient l'avantage d'avoir une expérience de 30 ans dans leur métier.

A la fin de septembre, nous sommes allé interviewer Étienne De Couvreur qui, pendant 6 mois, a reçu des centaines de milliers de visiteurs dans le salon doré de la motrice 10485 !

— Alors, c'est vous l'hôtesse ?

De Couvreur, un peu interloqué, se retourne et sourit en nous reconnaissant. Il ne porte pas un uniforme de couleur rose saumon ou fraise écrasée comme ses nombreuses conceptions, car on lui a imposé le cache-poussière réglementaire des chauffeurs d'autobus ; d'autre part, son képi vicinal qui s'orne de deux étoiles, attire et rassure les visiteurs qui préfèrent les hommes de métier aux néophytes aussi souriantes qu'elles soient.

— Avez-vous quelquefois accueilli ici des personnalités des transports en commun étrangers ?

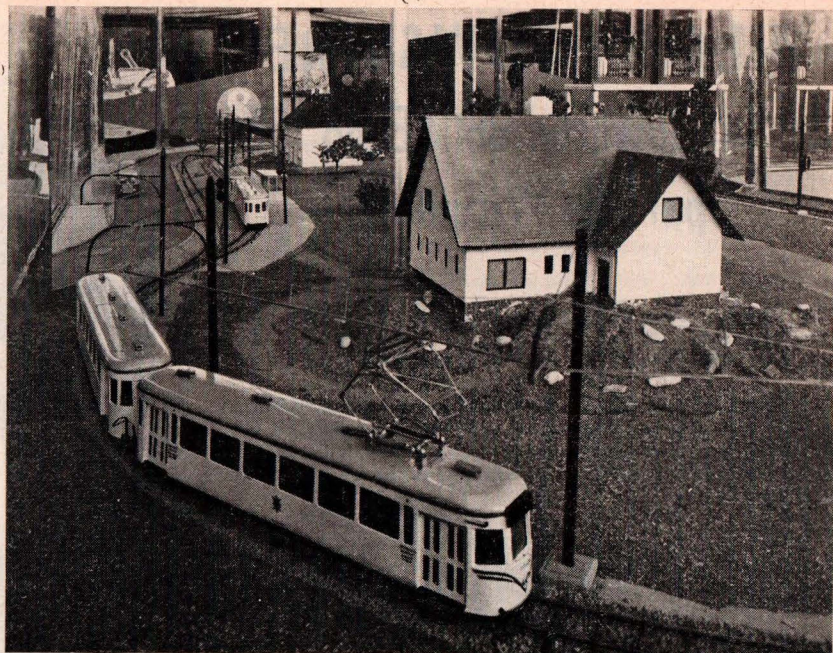
— Oui, assurément ; quelques dirigeants ou ingénieurs de tramways étrangers se sont fait connaître, et nous ont dit leur admiration pour l'ensemble du stand, mais j'ai surtout eu l'occasion de faire connaissance avec des tramwaymen hollandais et surtout allemands.

— Et que pensaient les visiteurs étrangers qui n'étaient pas de notre corporation ?

— Ce sont surtout les Français qui me faisaient part de leur regret de ne plus avoir de lignes de tramways semblables à celles des Vicinaux.

— Et les Américains ?

— Ah, je dois vous dire que lorsqu'ils apprenaient que le type S était fabriqué



Le joli modèle réduit de la motrice S.O. (à moustache) a déclenché le feu vert et poursuit son chemin, en toute sécurité, sur la section libérée.

entièrement dans nos ateliers, ils me regardaient d'un air incrédule, mais vous pensez si j'insistais et la plupart faisaient l'éloge du roulement de notre tram.

— Vous a-t-on posé des colles ?

— Ah ça, j'ai été servi. Heureusement, je connaissais suffisamment le comportement mécanique de la motrice, mais parfois je les renvoyais à la Direction et je leur remettais alors un exemplaire du n° 73 de Nos Vicinaux.

— Vous en avez reçu près de 10.000 ; ils ont été assez rapidement distribués ?

— Oui, mais n'oubliez pas qu'en juin, nous avons eu des milliers d'écoliers avec leurs instituteurs.

— Et la brochure « Connaissez-vous les Vicinaux » ?

— En moyenne nous en avons utilisé 700 à 800 par jour et les dimanches 1.000 environ.

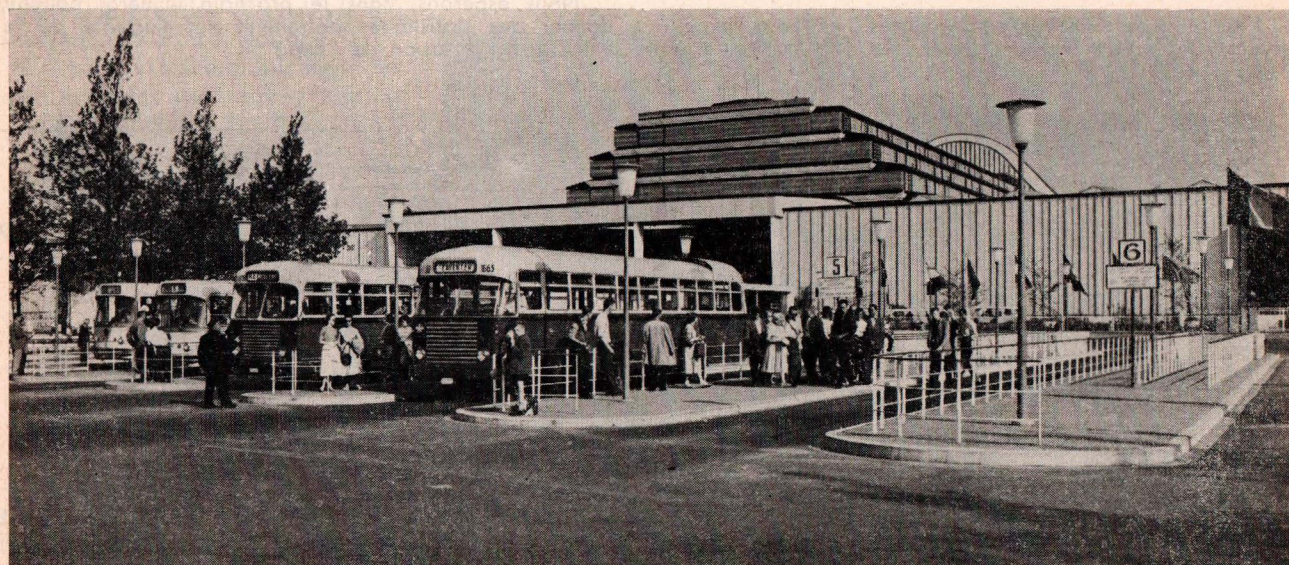
— Les visiteurs l'ont-ils appréciée ?

— Certainement, mais nombre d'Allemands m'ont demandé s'il n'y en avait pas avec un texte dans leur langue.

— C'était une décision difficile à prendre. On aurait pu prévoir une autre édition bilingue en anglais et en allemand, mais c'était pratiquement un nouveau tirage très coûteux et il fallait se limiter.

— Et le petit train ? Comment s'est-il comporté ? Nous avons pu constater à chacun de nos passages qu'il remportait un grand succès de curiosité.

— Ce fut évidemment le clou de notre stand et je puis affirmer que de toutes les maquettes animées et petits trains que j'ai vu fonctionner à l'Expo, ce sont nos petites motrices type S qui ont marché le plus régulièrement.



Vue d'ensemble de la gare commune d'autobus, située derrière le Palais d'Accueil. La photo, prise au début de la matinée, montre à gauche, deux véhicules de la S.T.I.B. et deux autobus des Vicinaux.

La peinture des "films de direction" des tramways et autobus

par le procédé Silk-screen

Plusieurs procédés sont utilisés pour indiquer, sur les véhicules des transports en commun, le parcours effectué par ceux-ci.

Pendant de nombreuses années, les Compagnies de tramways ont employé la « plaque » faite d'un panneau de bois découpé portant, le plus souvent, au milieu, le numéro de la ligne ou une lettre symbolique, tandis qu'à gauche et à droite étaient indiqués les lieux de départ, de passage et d'arrivée. Plus tard, on imagina de peindre sur une toile, de 1 m. 50 de largeur environ, une série de destinations ; ce n'est pas à nos lecteurs que nous devons décrire l'appareillage utilisé ; sur la bande de toile, qui s'enroule et se déroule au moyen d'une petite manivelle, on peut rassembler jusqu'à 25 numéros de lignes.

Mais l'inscription sur la toile a toujours pris beaucoup de temps, car il faut que les lettres se détachent sans bavure, avec netteté.

Chaque Groupe a ses méthodes de travail. Ces dernières années, Jumet a construit un appareillage qui permet d'utiliser la peinture au pistolet projetée sur un rectangle de toile laissé à découvert par un cadre métallique ; les lettres disposées au préalable sur la toile sont en métal.

A Cureghem, on en était resté au stade du pochoir classique avec peinture au tampon ; mais, depuis quelque temps, on y applique un nouveau procédé appelé, en anglais, « silk-screen » (écran de soie), le terme français étant « sérigraphie » (du latin sericum : soie).

Cette méthode s'apparente au stencil dactylographique perfectionné.

On commence par tendre une soie aux mailles excessivement fines sur un tambour ou un cadre de bois ; si, à ce moment, on applique le fond de soie sur une surface et qu'on étende de la peinture avec une raclette sur la soie, un fond coloré, parfaitement uniforme, apparaîtra sur la surface choisie, la peinture ayant passé par les trous presque invisibles de cet écran. Dès lors, on comprend que si on bouche une partie des pores de cette soie suivant un dessin quelconque, par exemple : en y apposant des formes de lettres, lorsqu'on étendra de la peinture, celle-ci ne

passera pas sur les parties recouvertes qui apparaîtront en blanc sur le fond de couleur obtenu.

C'est ce que nous a expliqué le chef d'atelier, François Segers, qui demanda ensuite au peintre, M. Thibaut, de nous faire une démonstration ; celui-ci nous montra d'abord la matière première : un papier assez épais composé, en réalité, d'une pellicule de cellulose appliquée sur un support de papier gras. Quand les lettres doivent être colorisées, on les découpe avec une sorte de scalpel ; bien entendu les modèles des lettres furent dessinés, une fois pour toutes.

Il faut une grande sûreté dans les doigts pour manier ce fin couteau avec légèreté, car il faut enlever délicatement la pellicule de cellulose. On applique alors le modèle sur la toile de soie et l'on enlève le papier gras avec de l'acétone.

La photo, représentant le cadre destiné au film de la ligne Bruxelles-Espinette, montre que les noms de lieu apparaîtront en blanc sur fond de couleur (rouge) et que la lettre indicatrice « E » ressortira en noir sur un fond blanc.

La bande de toile du film étant en place, on pose le cadre choisi à la place voulue ; on remplit de peinture le bord en caoutchouc d'une raclette, puis on la glisse sur la soie en appuyant fortement et le tour est joué.

Le peintre Thibaut nous confia que le gain de temps sur les anciennes méthodes

était de 50 à 80 % et qu'il avait, d'autre part, imaginé d'utiliser les restants de papier de support pour y découper les textes destinés à être reproduits par le même procédé sur des plaques de toute matière.

Trois voitures passent journellement à l'atelier de peinture et il faut aujourd'hui 10 minutes pour y peindre les numéros des voitures et les indications obligatoires telles que : « Monter à l'arrière », etc... textes qui, jusqu'à ces derniers mois, étaient encore peints à la main.

Dans l'industrie, le « silk-screen » s'utilise pour faire des affiches, des panneaux de publicité, des enveloppes de disques en plusieurs couleurs ; on l'emploie également sur la poterie, la céramique, etc..., en un mot, l'emploi du « silk-screen » se multiplie dans des domaines très différents.



Cadre avec écran de soie prêt à l'emploi.

Photos Roels



Le cadre a été posé sur la bande de toile blanche, le peintre égalise la peinture sur le bord de caoutchouc de la raclette.



D'un seul mouvement,

l'ouvrier fait pénétrer la peinture à travers l'écran de soie.

L'intérieur de l'Atomium

L'aspect extérieur et les caractéristiques essentielles de cette construction sont actuellement bien connus du public.

Par contre, on a donné peu de détails sur les dispositions intérieures. La revue Gulf Oil Magazine ayant publié un article de M. A. Waterkeyn, Ing. civil U.I.L.v., qui a conçu l'idée de l'Atomium, nous avons demandé et obtenu l'autorisation de reproduire la partie décrivant l'intérieur de cette extraordinaire construction entièrement métallique.

Les neuf sphères de 18 m. de diamètre sont, comme on le sait, reliées par des tubes de 29 m. de long et de 3 m. de diamètre constituant les arêtes du cube ; les tubes diagonaux ont 23 m. de long et 3,30 m. de diamètre. Ces dimensions donnent une idée du volume disponible à l'intérieur de l'Atomium lorsque l'on sait que les sphères comportent au moins deux étages, chaque étage constitue une salle relativement vaste qui peut contenir un grand nombre de visiteurs.

La structure même de l'Atomium fait en sorte que les étages dérivent tout naturellement de la position géométrique des jonctions tubes-sphères. Le diamètre des tubes a été choisi pour permettre l'installation d'escalators et d'escaliers confortables pour le public. Le volume d'air intérieur des tubes est considérable et ils ne s'échauffent que peu au soleil, à cause de leur grande surface de refroidissement dans la zone d'ombre. Par ailleurs, les sphères ont un revêtement en aluminium parfaitement brillant qui réfléchit les rayons calorifiques du soleil et le conditionnement d'air installé dans chaque sphère accessible au public maintient la température au niveau optimum.

Le restaurant qui occupe la sphère du sommet (demi-sphère supérieure) peut contenir environ 160 personnes et le point de vue circulaire qui se trouve à l'étage en-dessous du restaurant contient 200 personnes environ. La capacité des cinq sphères inférieures est d'environ 400 personnes par sphère, soit 200 personnes par étage.

Ces chiffres montrent que le nombre total de personnes qui peuvent se trouver en même temps dans l'Atomium est de 2.400 pour les six sphères accessibles. Il faut ajouter à ce nombre environ 600 personnes pouvant se trouver dans les escalators et escaliers intérieurs ainsi que dans les escaliers des bipodes.

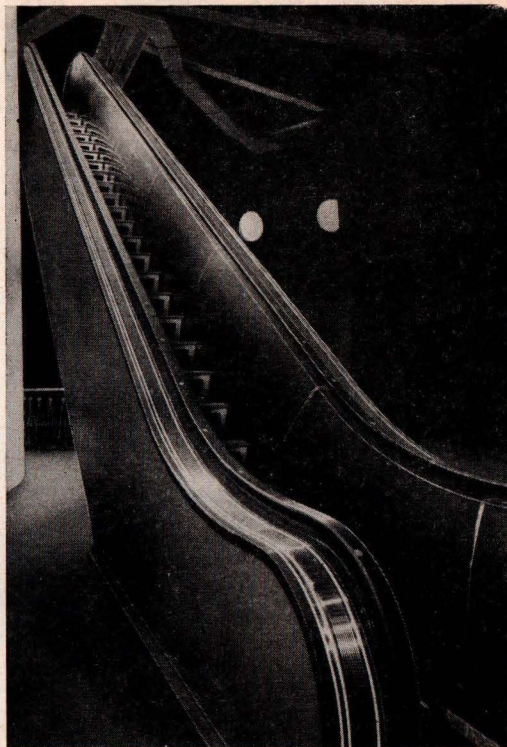
Trois sphères de l'Atomium sont munies de fenêtres en plexiglas de 6 mm. d'épaisseur, la forme particulière des fenêtres dérive de la structure en triangles sphériques que j'ai adoptée pour le revêtement en aluminium des sphères. L'éclairage nocturne de l'Atomium met également en évidence les quarante-huit triangles sphériques semblables qui sont formés par neuf grands cercles se coupant sur la sphère de façon symétrique.

Toute la structure de l'Atomium est évidemment métallique : l'ossature est en acier, le revêtement des sphères en aluminium, les planchers sont métalliques mais recouverts d'un béton léger.

La construction a été rendue la plus confortable possible pour les visiteurs, j'ai mentionné plus haut le conditionnement d'air, la sonorité a été réduite au minimum par l'adoption de revêtements de planchers en caoutchouc ou en matière plastique recouvrant le béton léger. La nervuration du revêtement en aluminium combinée à l'utilisation de supports en caoutchouc comme liaison entre le revêtement et l'ossature secondaire en acier contribue également à réduire la sonorité à un niveau très acceptable, il en est de même pour les tubes de liaison où les raidisseurs longitudinaux et transversaux réduisent les réflexions sonores.

A l'occasion de ces quelques détails sur l'Atomium, je suis heureux de pouvoir rendre hommage au travail d'équipe acharné de tous ceux qui ont collaboré à cette construction toute spéciale destinée à mettre en évidence les possibilités de la technique moderne. L'Atomium est le symbole de notre époque dont les hommes de science ont approfondi

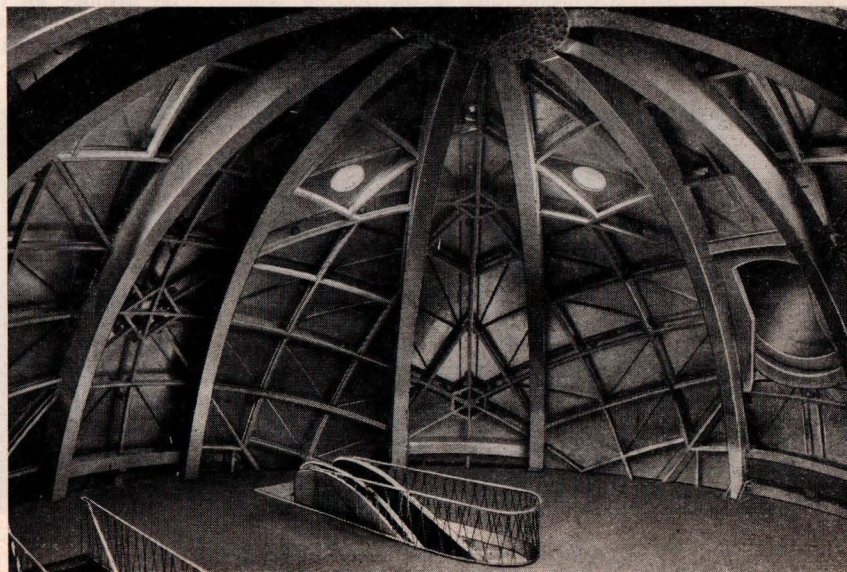
*Structure de l'une des sphères.
(Photos Beatic)*



L'un des escalators.



Dans les tubes de 3 mètres de diamètre, de larges escaliers facilitent la descente des visiteurs.



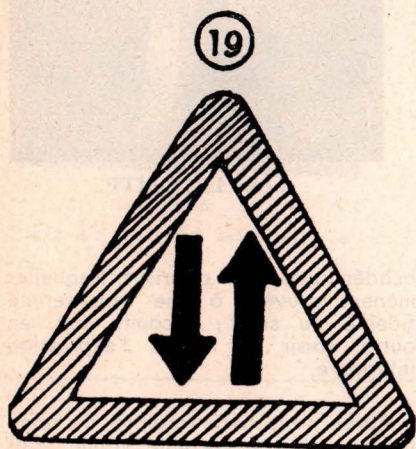
nos connaissances sur la structure de la matière. Ils ont prouvé qu'elle est de l'énergie condensée utilisable — si les hommes le veulent — pour le plus grand bien de notre civilisation axée sur la technique mise au service

de l'humanité.

Mon vœu le plus ardent en concevant et réalisant l'Atomium est qu'il suscite dans l'esprit des jeunes qui le visiteront le goût des carrières techniques ou de la recherche scientifique.

Si cela se réalise, je crois que tous les efforts qu'il a exigés pour être achevé le 17 avril 1958 n'auront pas été vains.

A. WATERKEYN,
Ingénieur-Civil U. I. Lv.

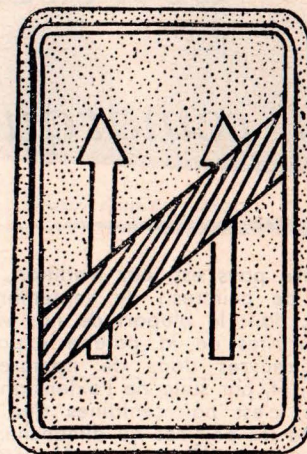


Signal n° 19.

Circulation admise dans les deux sens sur une section de chaussée unique.

Les modifications au Code de la Route

(Suite des commentaires.)



Signal n° 69 b.

Fin du tronçon de route où la circulation en files parallèles est autorisée.

LA SIGNALISATION ROUTIÈRE

LES FEUX DES SIGNAUX LUMINEUX.

Les feux des signaux lumineux de circulation ont la signification suivante :

a) dans le système tricolore :

le feu rouge signifie : interdiction de franchir le signal,
le feu vert signifie : autorisation de franchir le signal,
le feu jaune n'est employé qu'après le feu vert, le feu rouge restant allumé dans l'autre direction.

Il signifie : interdiction de franchir le signal, à moins qu'au moment où il s'allume, le conducteur ne s'en trouve si près qu'il ne puisse plus s'arrêter dans des conditions de sécurité suffisantes ;

b) dans le système bicolore :

le feu rouge signifie : interdiction de franchir le signal,

le feu vert signifie : autorisation de franchir le signal.

L'apparition du feu rouge alors que le feu vert est encore allumé, a le même sens que celui du feu jaune dans le système tricolore.

Dans l'un ou l'autre système, une flèche verte horizontale, orientée vers la droite ou vers la gauche et éclairée conjointement avec le feu rouge, signifie : autorisation de franchir le signal pour tourner à droite ou à gauche, selon l'orientation de la flèche éclairée, à condition de céder le passage aux usagers sur la voie transversale.

MARQUES SUR LE SOL.

Le tracé de la voie sur laquelle les conducteurs bénéficient de la priorité de passage peut être matérialisé au carrefour par une double ligne blanche continue marquant l'axe de la chaussée, et par une double ligne jaune marquant le bord fictif ou réel de la chaussée.

SIGNAUX ROUTIERS.

La mention explicative du signal n° 2 (triangle rouge avec flèche noire) est remplacée par la suivante : carrefour où le conducteur, circulant sur la voie signalée, a la priorité de passage.

La mention explicative du signal n° 3 (triangle rouge avec croix noire) est remplacée par la suivante :

Carrefour où le conducteur doit céder le passage à celui qui vient à sa droite sur la voie qu'il va aborder.

Voici esquissées en grandes lignes quelques modifications du Code de roulage et dont le texte est repris in extenso au tiré à part faisant l'objet de l'Avis IG/Sec/602.4:8.

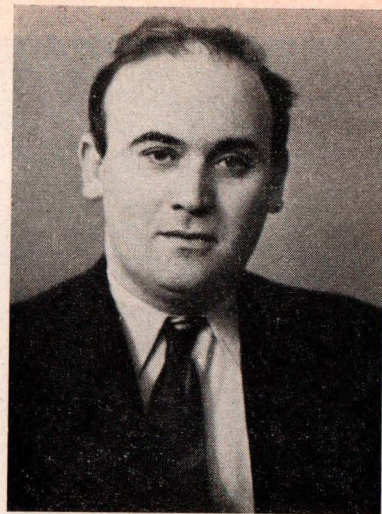
Nous ne pouvons qu'insister pour **que tout usager de la route, donc tout le personnel de la Société, s'assimile ces règles qui sont édictées pour sauvegarder la sécurité.**

Nous vous présentons

Léon LECOMTE

de l'atelier d'Eugies

un remarquable portraitiste



Léon LECOMTE.

Notre pays est, par tradition, une terre de peintres ; de septembre à juillet, dans la plupart de nos villes, des artistes de la palette exposent leurs œuvres dans de nombreuses salles, et, par suite de l'extension des loisirs, c'est par centaines que l'on compte les peintres du dimanche.

Nous étions, avouons-le, assez sceptiques en nous rendant au dépôt d'Eugies, où l'on nous avait signalé la présence, à l'atelier, d'un agent possédant un réel talent de portraitiste. Le chef d'atelier, M. H. Halgrain, nous mit en rapport avec Léon Lecomte, qui est entré aux Vicinaux en mai 1946 et est occupé présentement à l'atelier de peinture.

C'est un grand et sympathique garçon, à la figure ouverte, père de famille nombreuse, puisqu'il a quatre garçons et une fille.

Nous nous rendîmes ensuite à son domicile, situé à Frameries, dans un groupe de jolies maisons entourées de jardins. En cours de route, Lecomte nous apprit que ses parents — son père était ouvrier mineur — avaient fait le lourd sacrifice de lui laisser suivre les cours de l'Académie de Mons, de 14 à 21 ans.

Il eut comme professeur les peintres Marius Carion, Anto Carte et Léon Buisseret ; non seulement il suivit les cours de dessin et la classe de peinture, mais il voulut également se spécialiser dans la reproduction des bois et du marbre.

Lecomte nous expliqua qu'il possédait relativement peu d'œuvres chez lui, d'abord parce qu'il en avait donné plusieurs et surtout parce que la toile, les cadres et la couleur coûtent chers et que, en ces dernières années, sa santé déficiente et l'augmentation de sa petite famille lui avaient occasionné des frais élevés.

En pénétrant dans la salle à manger, où sont accrochées quelques toiles, notre attention fut immédiatement attirée par trois portraits d'une facture exceptionnelle. Il nous apparut

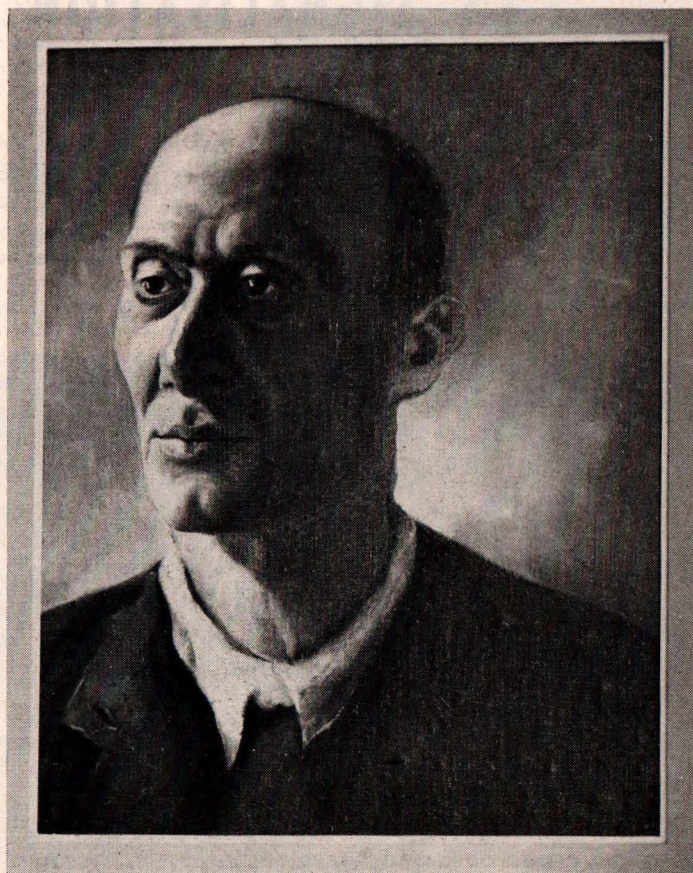
rapidement que si Lecomte peut affronter la nature morte avec succès, ses dons de portraitiste sont particulièrement incontestables.

Une tête de jeune homme et une tête de jeune fille, exécutées au fusain et au crayon sépia, surprennent par la vie intense qu'elles reflètent ; l'expression du regard, le chaud modelé du visage concourent à donner une présence extraordinaire.

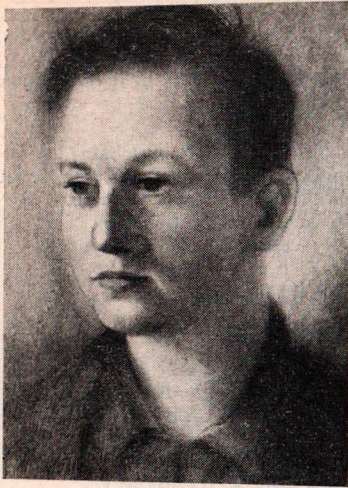
On sent que ce n'est pas uniquement la sage application des règles

académiques bien apprises, lesquelles mènent souvent à une trop servile fidélité du sujet ; Lecomte sait, en outre, saisir et rendre l'expression intérieure.

Après nous avoir montré de nombreuses études, Lecomte voulut nous prouver qu'il était également un artisan de première force et, effectivement, ses travaux d'imitation de bois de toute nature et ses faux marbres montrent à quel point il a acquis une dextérité dans cet art, mineur peut-être, mais néanmoins difficile.



Portrait du père du peintre.



Etude
exécutée au fusain et au crayon sèpia.

En conclusion, nous avons été mis en présence d'un ouvrier de nos ateliers qui, après de longues études, est devenu un artiste du fusain et du pinceau, mais qui malheureusement n'a acquis jusqu'à présent qu'une notoriété limitée à un cercle d'amis.

Dans de pareils cas, il y a fréquemment une cause psychologique et assurément Lecomte pêche par trop de modestie ; il méprise le battage et l'esprit d'arrivisme ; cet idéalisme, inspiré par sa conception de la vie, n'est pas fait pour lui donner le sens des réalités commerciales. Quoi qu'il en soit, nous demandons instamment à Léon Lecomte de ne pas fermer sa boîte à couleurs, car s'il a eu des moments difficiles et des périodes de découragement, il ne doit pas ignorer qu'il existe des gens qui ont confiance en lui. Sans doute a-t-il besoin de toiles et de tubes de couleur, mais ce qu'il faut surtout c'est lui redonner confiance en lui-même ; nous espérons que certains lecteurs de « Nos Vicinaux » voudront l'aider dans cette tâche.



Dessin d'après nature.

LE HAINAUT AU TRAVAIL

La participation de la S.N.C.V. à l'Exposition, « Le Hainaut au Travail », a été entièrement conçue et montée par une équipe de l'atelier de Jumet.

La photo que nous avons fait paraître dans le numéro du mois d'août, ne montrait qu'une partie du stand.

Cette remarquable réalisation mé-

ritait d'être mieux présentée au personnel par la voie de « Nos Vicinaux ». La photo reproduite ci-contre, montre le bogie élastique posé sur traverses de voie soudée, à l'avant-plan un coffret de signalisation construit dans les ateliers de Jumet et, à gauche, les feux de sécurité aux passages à niveau.



Nouvelles des Groupes

GRUPE FLANDRE ORIENTALE :

La S.N.C.V. exploite depuis le 28 septembre un service public d'autobus Gand - Wetteren en remplacement de la ligne électrique du même nom.

GRUPE FLANDRE OCCIDENTALE :

Mise en route d'un nouveau service public d'autobus entre Ostende et la Minque depuis le 1^{er} juillet ; le dernier tram urbain a ainsi disparu de la ville d'Ostende.

GRUPE D'ANVERS :

Depuis le 1^{er} juin, l'exploitation de la ligne électrique Keerbergen-Haacht (église) a été abandonnée et remplacée par un service d'autobus exploité en régie.

Mise en route d'un nouveau service public d'autobus entre Anvers et Broechem, depuis le 28 septembre, en remplacement de la ligne électrique du même nom.

GRUPE DE NAMUR-LUXEMBOURG :

Depuis le 28 septembre, les services voyageurs des lignes d'autorail La Roche - Melreux et Vielsalm - Lierneux ont été supprimés et remplacés par des services d'autobus.

GRUPE DU BRABANT :

Un service public d'autobus Jodogne - Gembloux a été mis en exploitation depuis le 1^{er} juin en remplacement du service voyageurs par autorail.

GRUPE DU LIMBOURG :

Depuis le 1^{er} juin, le service public d'autobus suivant est exploité : Genk (kerk) - As - Niel-bij-As - Opoeteren - Neeroeteren - Maaseik avec extension vers Genk (Oud-station) - Winterslag - Opglabbeek.

GRUPE DE LIEGE :

Depuis le 22 juillet un service d'autobus de complément de la ligne électrique Liège - Bassenge - Riemst a été mis en exploitation.

LA VIE VICINALE

NAISSANCE

ADMINISTRATION CENTRALE

MARC chez M. GOOVAERTS Jan
BERNARD chez MAREE A.

BRABANT

WILLY chez M. DE SAEGER Joseph (Schepdaal).
THIERY chez M. BOLLAERTS René (Tourinnes-la-Grosse).
YVES et MARC chez M. ROUSSEAU Marcel (Bruxelles).
PIERRE chez M. PANNUS Joseph (Leeuw-St-Pierre).
MARLEEN chez M. PAUWELS Petrus (Bekkerzeel).
GILBERTE chez M. SLUYS Victor (Beersel).
CELINE chez M. BOGAERTS (Grimbergen).
CATHERINA chez M. PROVOOST A. (Strombeek-Bever).
THERESE chez M. LECLERCQ Willy (Monstreux).
PATRICK chez M. JACOBS Jan (Beigem).
HENNIE chez M. VUYLSTEKE R. (Strombeek-Bever).
IVO chez M. HAINE Herman (Blanden).
MARIE-ANNE chez M. LEEMANS Léopold (Asse).
RUDI chez M. ROELANTS Remi (Beigem).
CONRAD chez M. BOTTU René (Anderlecht).
ROGER chez M. BRAMS Modeste (Kessel-Lo).
WILLY chez M. LIMBOURG Jozef (Anderlecht).
WILLY chez M. POTOMS René (Humbek).
FRANCIS chez M. LANGHENDRIES Karel (Anderlecht).

HAINAUT

MICHEL chez M. VERLEYEN Léon (Irchonwelz).
PHILIPPE chez M. STEINIER François (Châtelet).
CHANTAL chez M. DETURCK Jean (Dampremy).
ANITA chez M. LASSOIS Marc (Quévy-le-Grand).
LUCILE chez M. BENOIT Louis (Marquain).
COLETTE chez M. LETELLIER Etienne (Chastre).
CHRISTINE chez M. RECLOUX Christian (La Hestre).
MADELEINE chez M. DEHOUTAIN Jules (Rêves).
CHRISTINE chez M. MERCIER Roger (Fontaine-l'Évêque).

ANNIE chez M. DUEZ Hilaire (Anderlues).
CHRISTIAN chez M. BOONE Edouard (Landelies).
CLAUDE chez M. LARDIN Serge (Nalinnes).
MARIE-CHRISTINE chez M. DEHON J. (Warquignies).

LIEGE

JOSSELINNE chez M. BOSSE Emile (Ochain).
JACQUELINE chez M. LEBRUN Joseph (Grâce-Berleur).
CHANTAL chez M. PROSMAN Pierre (Esneux).
DANIEL chez M. STROEDER Jean (Bellaire).
MARIE chez M. TERWAGNE Roger (Liège).

MARIAGES

BRABANT

M. CLOETS Félix a épousé Mlle VAN SCHEPDAEL E.
M. PEETERS Maurits a épousé Mlle KERSSEBEECK S.
M. TONDEUR J. a épousé Mlle DEVROEDE J.R.

HAINAUT

M. PATAT Paul a épousé Mlle FOUARGE L.
M. JACOB Gustave a épousé Mlle GASPARD M.
M. LOUIS Raymond a épousé Mlle HANQUET L.
M. HUBERT André a épousé Mlle LAZARON P.

LIEGE

M. BRAIPSON Joseph a épousé Mlle BODSON M.

NAMUR-LUXEMBOURG

M. MARTENS Jean a épousé Mlle VASAMULIET Y.
M. CORBISIER F. a épousé Mlle GILSON E.

Nos pensionnés les plus âgés

On se souviendra que nous avons consacré un article aux pensionnés des vicinaux les plus âgés et que nous nous étions promis d'aller interviewer Mme Vve Martens, le jour de son centième anniversaire.

Nous avons renoncé à ce projet, les proches de Mme Martens craignant, à juste titre, que toute émotion soit nuisible à la jubilaire.

Quoi qu'il en soit, nous souhaitons longue vie encore à notre centenaire.

LES BELLES CARRIÈRES



Jacques Vidal
Gr. d'Anvers

Est entré le 29 janvier 1912 comme ouvrier à l'atelier de Merksem. Dix ans après, il était nommé chef d'atelier et en 1948 il obtenait la 1^{re} classe. Au moment de sa mise à la retraite il comptait donc 46 années de service.



Emile Benaerens
Gr. Fl. Orientale

A été engagé comme ajusteur le 1^{er} novembre 1910 à l'atelier de Destelbergen. Il fut nommé brigadier en 1929 et il a atteint l'âge de la pension le 1^{er} juillet dernier.



Gustave Olbrechts
Gr. du Brabant

Est entré le 13 août 1913 comme receveur au dépôt de Wemmel, près de Bruxelles et il y est resté toute sa carrière.



Alphonse Biname
Gr. de Liège

Il monta la première fois sur une voiture comme receveur le 15 septembre 1910. En 1934, il fut nommé contrôleur. Il l'est resté 24 ans. Aussi était-ce une figure bien connue qui a quitté le dépôt de St-Gilles après 48 ans de service.



Hyp. Vande Velde
Gr. Fl. Orientale

Compte également 48 années de service. Entré le 28 février 1910 comme commis, il fut nommé comptable de 2^{me}, puis de 1^{re} classe et en 1927 il était envoyé à Hamme comme chef de dépôt de 1^o cl. où il est resté 31 ans.



Agents des Groupes mis à la pension

Mois de juillet-août 1958	Années de service	Groupe
LEBLON H., piocheur	33	Hainaut
DESOIL H., chef-piocheur	32	»
PAYEN A., receveur	31	»
DEBOUGE L., chef-receveur	33	Namur
HOYOUX J., ouvr. qual. 1 ^{re} cl.	33	Liège
HESSEL J., piocheur	24	»
JACOLET J., piocheur	15	»
OLBRECHTS G., receveur	40	Brabant
MOTET V., ouvr. semi-qualifié	34	»
MASSON V., cond. él.	26	»
MEIRE M., manoeuvre	25	»
THYS D., receveur	21	»
VIDAL J., chef d'atelier 1 ^{re} cl.	46	Anvers
VERHULST A., machiniste	41	»
VAN CALSTER E., cond. él.	40	»
LEFEVRE J., chef d'atelier 1 ^{re} cl.	39	»
SOENTJENS J., machiniste	34	»
BENAERENS E., brigadier	43	Flandre Or.
DE MEESTER A., receveur	32	»
DE PUNT R., ouvr. qual. 1 ^{re} cl.	24	»
PROSEE D., commis 1 ^{re} cl.	42	Flandre Occ.
VAN EENOO E., manoeuvre	39	»

NÉCROLOGIE

La nouvelle du décès de M. Henri Clarinval, commissaire à la S.N.C.V. pour la province de Namur, n'a pu être mentionnée dans le numéro précédent. Le défunt, qui était député permanent depuis 1954, avait à peine atteint l'âge de 58 ans.

Comme député permanent de la province de Namur, il était membre de diverses commissions provinciales et il présida notamment la Commission des coordinations des transports. M. Clarinval siégea également au Conseil d'administration de la S.N.C.V. à la suite du décès de M. Sabbe, de mars à mai 1958.

Il nous faut également signaler le décès survenu le 17 juillet de M. Courtens, Directeur général honoraire de l'ancienne société pour l'exploitation des lignes d'Ostende et des Plages belges. De 1920 à 1952, il dirigea le réseau des lignes vicinales du littoral. A son fils, qui fit partie pendant un certain temps

de notre Service Général de la Sécurité, nous présentons nos sincères condoléances.

**

Le 30 septembre, les agents de l'Administration centrale apprennaient avec émotion le décès de Mme Jacqueline Conninckx, épouse Verhasselt, dont nous avions annoncé le mariage dans le numéro précédent. Il manquera désormais un sourire dans ce grand bâtiment, où elle travaillait depuis six ans.

Ses collègues de la Mécanographie perdent une charmante camarade et chacun se souviendra de sa grâce souriante.

A peine âgée de vingt-quatre ans, elle disparaît au moment où le bonheur lui était promis ; nous présentons à notre collègue Robert Verhasselt et aux parents éplorés, nos plus sincères condoléances.

CEREMONIE DU SOUVENIR.

Chaque année, dans le numéro d'octobre de « Nos Vicinaux », nous évoquons le souvenir de nos collègues qui sont morts, durant les deux guerres, en service commandé ou du fait de l'ennemi.

Comme l'on ne trouve plus guère d'anciens de l'Yser parmi le personnel actif, la tradition est respectée par ceux qui ont participé à la dernière guerre, qui ont vécu dans les stalags ou lutté dans la clandestinité.

A Bruxelles, le hall d'honneur de l'Administration Centrale sera ouvert, le 11 novembre, de 9 à 13 h. A 10 h. 30, M. le Directeur Général et les représentants de divers groupements du personnel iront s'incliner devant la stèle commémorative.

Les
PROPOS
du



Contrôleur BOUDARD

BOUDARD : Voici votre feuille de recettes en retour. A propos de feuille, je vois qu'on a collé en bonne place une figurine pour le danger des feuilles mortes.

CONDUCTEUR-RECEVEUR : Il faut dire que c'est bien trouvé : une feuille couleuvre rouille et le mot « Attention » en travers. C'est suggestif, je n'aime pas les phrases inutiles.

B. : Là, vous m'étonnez. Ma parole, j'en reste muet !

R. : Pourquoi cela ? Vous avez bien remarqué que j'ai roulé prudemment dans l'avenue aux marronniers.

B. : Je ne parle pas de cela, mais bien de votre habitude de parler aux voyageurs.

R. : En voilà des histoires, c'est sans doute la mercière de la rue de la Gare, cette vieille toquée ?

B. : Doucement, hein. Ce que je vous reproche c'est votre tendance à répondre aux voyageurs pendant que vous conduisez.

R. : On exagère. Que voulez-vous : c'est long, certains jours, quinze kilomètres ; alors, parfois, il y a un voyageur qui vient me raconter ses malheurs ou un loustic qui, à haute voix, critique la Société Nationale. Alors ça, je ne peux pas l'encaisser.

B. : Ah ! Si je pouvais faire mon goût, je vous flanquerais un jour de salle de garde pour me copier 200 fois l'article 20, alinéa d, du R.G. d'Exploitation.

R. : Je vais vous épater chef. Je le connais votre article.... « le conducteur, pendant la marche, ne peut engager aucune conversation ; il en appelle toujours au receveur ou au chef train. » Mais voilà, chef, c'est que moi je ne suis « qu'à qu'un » !

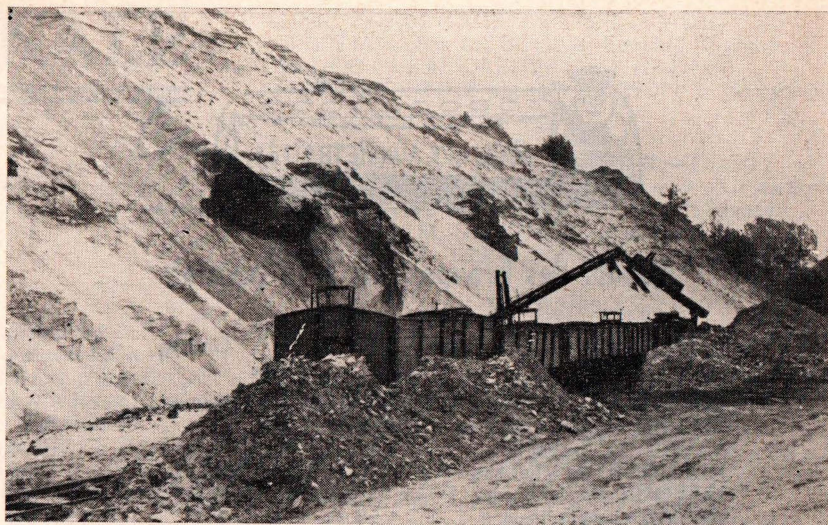
B. : Puisque vous connaissez si bien le règlement, vous savez pertinemment que cela veut dire que le conducteur ne peut répondre en aucun cas aux questions que lui sont posées pendant la marche du train ; il demande aux voyageurs de patienter jusqu'à l'arrêt du train ou de l'autobus. Tenez-le vous pour dit ! Rappelez-vous le dicton : « La parole est d'argent, mais le silence est d'or ».

R. : Dites, contrôleur, alors les conducteurs c'est comme les Trappistes : c'est la consigne du silence.

B. : Oui, Frère, mais jusqu'à l'arrêt !

R. : Bon, chef, c'est compris.

Sur une petite ligne ferrée du Brabant-Wallon



DEPUIS 50 ANS, LA S.N.C.V. TRANSPORTE DES MILLIERS DE TONNES DE SABLE DE CHAUMONT-CHAMPTAINE A CHASTRE

On a dit fréquemment que le Brabant présentait dans ses paysages l'image réduite de la Belgique ; ce n'est pas là une simple figure de style, car la variété de ses sites est véritablement étonnante.

Faites donc l'expérience suivante : montrez à des amis les deux photos qui illustrent ces pages et demandez leur dans quelle région du pays elles ont été prises. Pour la première qui montre des dunes de sable, on vous dira sans doute : quelque part en Campine et pour celle de la page 13 on suggèrera un coin derrière les dunes, au littoral.

Eh bien non ! ces deux vues ont été prises à 29 km. de Bruxelles, dans le Brabant wallon, dans un endroit justement réputé pour ses jolies promenades.

En effet, la sablonnière en question, exploitée depuis quelque 50 ans, est située exactement à Chaumont-Champtaine, point d'arrêt sur la ligne ferrée vicinale Chastre-Sart-Risbart, qui n'est plus utilisée que pour le transport des marchandises.

La ligne a son point de départ à la gare vicinale de Chastre, contiguë à celle du grand chemin de fer sur la ligne Bruxelles-Namur. Le parcours est très champêtre et nous passons par Perbais, Blanmont, Nil-Hayette, Nil-Saint-Vincent. A partir de cette station la voie traverse presque constamment des prairies et des champs ; après Corbais et Corroy-le-Grand, la ligne coupe la grand-route Bruxelles-Wavre-Perwez à la hauteur de Chaumont-Gistoux, lieu touristique très apprécié des Bruxellois.

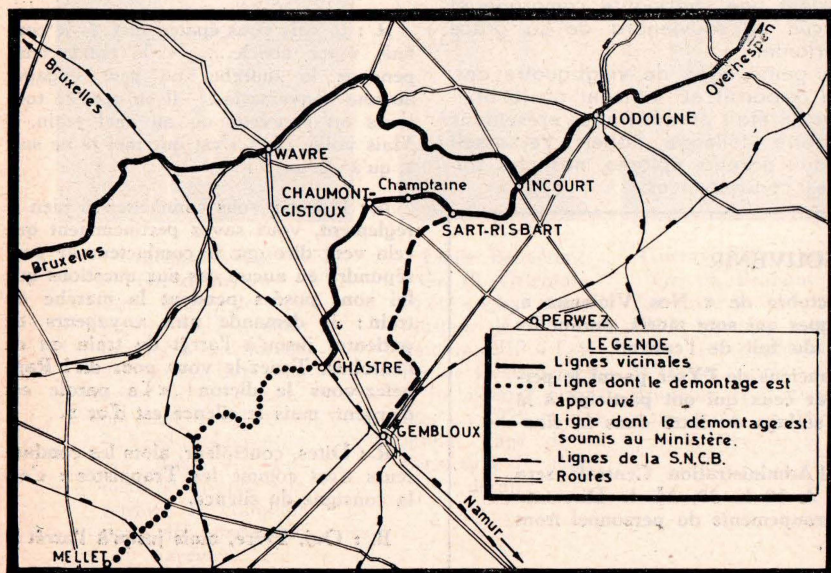
De Chaumont-Gistoux à Chaumont-Champtaine sablonnière, il y a 800 m. à peine ; de là la ligne ferrée continue encore jusqu'à Sart-Risbart où elle se soude à la ligne ferrée vicinale venant de Gembloux. (Depuis le 1^{er} juin 1958, le service public autorail sur Jodoigne-Gembloux a été supprimé et remplacé par un service d'autobus).

Maintenant que nous avons situé les lieux, approchons le verre grossissant de Chaumont-Champtaine ; là, se dressent sur une longueur de plus de 300 m. les dunes imposantes de sable blanc qui, comme celui de Mol, est apprécié dans les verreries et ateliers de moulage.

Chaque jour, deux autotracteurs lestés venus de Jodoigne, viennent enlever quatre wagons de sable, amenés sur les voies de garage de Chaumont par un petit tracteur appartenant à la sablonnière.

Arrivé à Corbais, le premier A.R.T. continue vers Chastre où le personnel remet les wagons à l'équipe d'ouvriers qui effectuent à la pelle le transbordement sur wagons S.N.C.B., puis il retourne avec des wagons vides à Corbais. Pendant ce temps là, le second autorail lâche ses wagons à Corbais et retourne aux carrières de Chaumont rechercher des wagons de sable qu'il va ramener à Corbais. Chaque autorail fera ainsi plusieurs navettes par jour.

Les chargements journaliers sont de 200 T. en moyenne, à destination de Jemeppe-sur-Sambre, Moustier-sur-Sambre, Poulseur et Mazy.

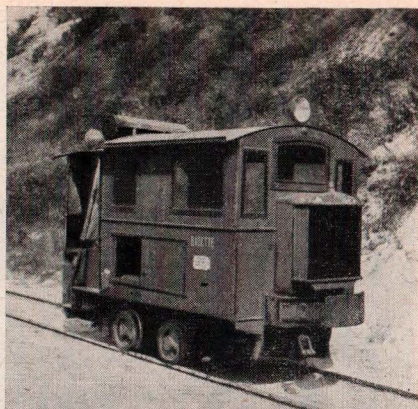


Nous sommes loin cependant des années 1922-1930 où l'on transbordait à Chastre 750 T. de sable par jour !

M. Detry, chef de station pensionné de Chastre, a bien voulu relater pour « Nos Vicinaux » les étapes successives de ce transport de sable de verrerie. C'est vers 1905 que le raccordement Godard et Pomerée à Chaumont-Champtaine a été mis en exploitation ; après quelques mois, 120 T. par jour étaient expédiées aux Verreries de Lodelinsart avec transbordement à Chastre.

Avant la première guerre mondiale, trois raccordements supplémentaires furent installés, l'un par les frères Flémal, l'autre par la compagnie Gillard et le troisième par les Glaceries Nationales d'Auvelais qui, en 1909, achetaient une concession de 8 hect. à Gistoux-Garage et expédiaient à elles seules 240 T. par jour.

Après la guerre 1914-1918, les rac-



Une « loco » nommée « Babette ».

cordements de Flémal et d'Auvelais disparurent, mais deux autres sociétés vinrent exploiter les hautes dunes sablonneuses.

Les expéditions se sont maintenues à 750 T. par jour jusqu'en 1930, époque de la crise mondiale, et ensuite,

resteront de l'ordre de 400 T. par jour jusqu'en 1935.

Jusqu'à cette date, le transport fut effectué par machine à vapeur de 27 T. Par après, on utilisa des auto-tracteurs lestés.

Lorsqu'on se trouve au pied de ces carrières de beau sable presque blanc, on a peine à croire que depuis plus de 50 ans on en a extrait des dizaines de wagons, jour après jour, car le site, s'il n'est pas resté intact, est encore très pittoresque et mérite d'être visité.

Nous n'avons d'ailleurs pas fini de vous parler de cette région ; prochainement nous reviendrons à Chastre, dont l'importance, depuis la dernière guerre, avait constamment diminué, mais qui est devenu aujourd'hui un centre de lignes d'autobus en pleine extension et l'histoire de son remarquable redressement mérite d'être racontée.

Le tracteur vicinal vient prendre en charge les wagons chargés de sable amenés par la « loco » Babette.



Le retour du corps de

Marcel VAUSORT

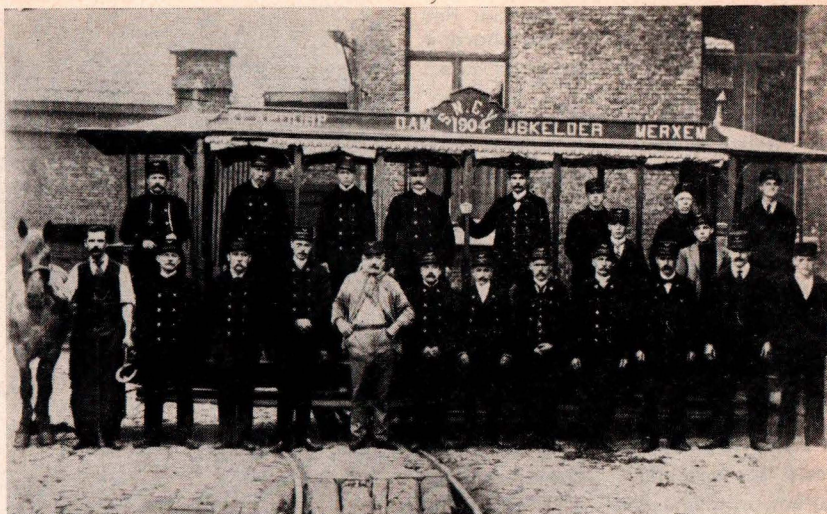
agent du dépôt Chastre

Parmi les noms gravés dans le marbre de la stèle d'honneur, à l'Administration centrale, se trouve celui de Marcel Vausort, qui entra fort jeune aux Vicinaux, au dépôt de Chastre, pendant la guerre. Désigné pour le travail obligatoire en Allemagne, il

partit avec des centaines d'autres jeunes. Il devait périr dans un bombardement, peu de temps avant la libération du camp. Chaque année, ses parents venaient à Bruxelles, le 11 novembre, déposer des fleurs au pied du mémorial. Il a fallu quatorze ans

pour que le corps de leur fils leur soit rendu. C'est le vendredi 18 juillet, au Tir National, à Bruxelles, qu'eut lieu cette émouvante cérémonie patriotique à laquelle assistait, aux côtés des parents, un délégué de la Direction du Personnel de la S.N.C.V. Le dimanche suivant, les absoutes furent chantées en l'église de Marbais en présence de la famille, de nombreux paroissiens et d'une délégation d'agents, en uniforme, du dépôt de Chastre. Ceux-ci s'étaient cotisés pour offrir une gerbe et c'est sur les épaules de ses anciens camarades de travail que Marcel Vausort a été conduit à sa dernière demeure, dans le sol du village qui l'a vu naître.

Les débuts du réseau vicinal des POLDERS ANVERSOIS et de la CAMPINE ANVERSOISE



En constatant que nous aurions pu fêter, cette année, le 50^{me} anniversaire de la mise en service de la première ligne vicinale de tramway électrique de la région d'Anvers, il nous est apparu que cette circonstance constituait une bonne occasion pour rappeler les débuts du réseau vicinal au nord d'Anvers, entre la métropole et la frontière hollandaise. Sur la carte ci-contre, les lignes, dont nous allons retracer l'histoire, apparaissent en trait plein.

Ce fut sur la ligne Merksem (Vieille Barrière) - Schoten que furent effectués les premiers essais de traction électrique au mois de mai 1908. C'est également dans cette même région, desservie par deux dorsales : Anvers -

Brasschaat - Frontière et Anvers - Zandvliet - Lillo, que l'on commença, avant la première guerre mondiale, l'électrification de l'ensemble du réseau anversois.

LIGNE ANVERS - BRASSCHAAT - FRONTIERE ET EXTENSIONS

Section Anvers - Merksem

La section Anvers (Klapdorp) - Merksem (Vieille Barrière) fut exploitée, dès 1878, au moyen de véhicules à traction chevaline, par les soins de la « S.A. Tramway du Nord d'Anvers ». Le 17 décembre 1886, la ligne était cédée à la S.N.C.V.

Le 15 juillet 1887, la S.N.C.V. confiait

l'exploitation à la « S.A. Tramways d'Anvers ».

Une concession, accordée par A.R. du 9 août 1887, accordait également l'autorisation de pénétrer dans la ville avec des machines à vapeur. Cette décision fit ramener l'écartement de la voie d'Anvers-Merksem qui était de 1 m. 50 à 1,067 m. (1), afin de permettre aux trains des lignes Anvers - Zandvliet - Lillo et Anvers - Brasschaat - Frontière et extensions de rouler jusqu'au Marché aux Chevaux, près du centre de la ville.

Comme la traction chevaline ne satisfaisait plus aux besoins de l'époque, la Société Nationale proposa, dès 1897, d'installer la traction électrique. La principale opposition vint de la ville d'Anvers, qui ne permit pas de construire une ligne de tramway électrique avec suspension aérienne.

Les sections Merksem - Brasschaat et Brasschaat - Wuustwezel

La concession de la section Merksem (Vieille Barrière) - Brasschaat fut demandée le 8 septembre 1885 et la ligne fut exploitée par machine à vapeur le 20 juillet 1887. En fait, la concession ne fut accordée que le 9 décembre de cette année.

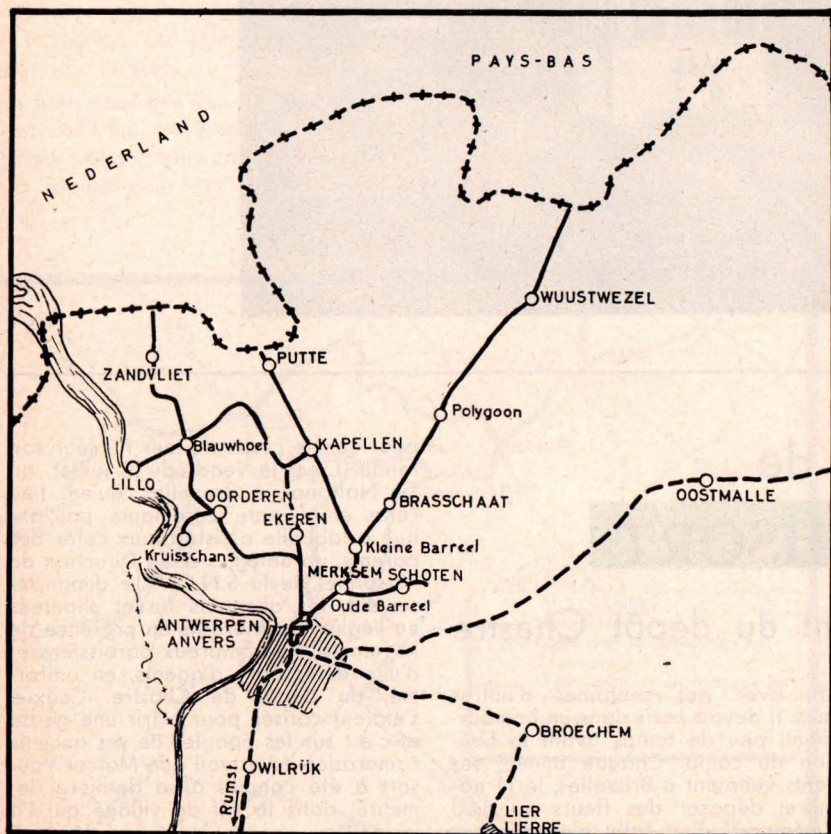
Le prolongement de la ligne jusqu'à Wuustwezel (frontière hollandaise) fut autorisé le 4 novembre 1889.

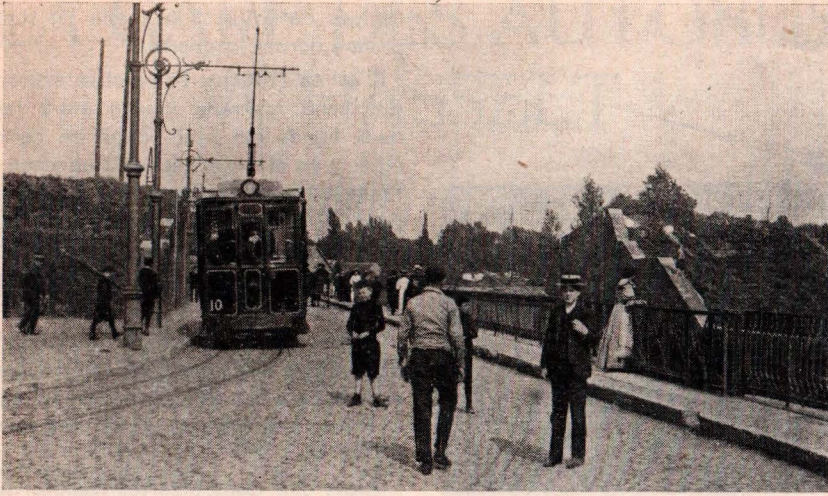
Lors de la mise en exploitation de cette extension, le 3 janvier 1890, les villages-frontières de Wuustwezel et de Loenhout furent mis ainsi en relation directe avec Anvers et les recettes connurent une importante augmentation, surtout en transport de marchandises.

Un A.R. du 3 octobre 1889 fusionna les capitaux des trois lignes prénommées qui reçurent le nom de « Anvers - Brasschaat - Frontière et extensions ».

A partir du 1^{er} janvier 1891, cette ligne, exploitée à titre provisoire par la Société « Tramway du Nord d'Anvers », fut transférée à la « Antwerpse Maatschappij voor den Dienst van de Buurtspoorwegen » et à la « Zuid-Nederlandsche Stoomtramweg Maat-

(1) Cet écartement est la millième partie d'une verste russe.





Avant 1914, Anvers était entouré de fortifications. Voici le tram rouge entre Merksem et Anvers.

schappij ». Cette dernière société était déjà concessionnaire de la ligne à vapeur néerlandaise Breda - Frontière belge ouverte le 15 mai 1890 et qui était le prolongement de la ligne belge Anvers - Wuustwezel (Frontière). Ainsi fut créée une relation directe entre Anvers et Breda.

L'accord conclu était très favorable pour les actionnaires. Afin de faciliter le transport des voyageurs, des bagages et des marchandises entre la Belgique et les Pays-Bas, les deux sociétés exploitantes avaient, par l'intermédiaire de la S.N.C.V., souscrit un contrat aux termes duquel le matériel de traction et de transport était échangé et donné en location.

Ce contrat d'exploitation fut annulé le 3 septembre 1907. Dans le but de rattacher la ligne Anvers - Wuustwezel à la ligne Anvers - Zandvliet - Lillo et avec la perspective de procéder à l'électrification de certaines sections de ces lignes, des contacts furent pris avec la S.A. « Compagnie Générale des Tramways d'Anvers », qui exploita les deux lignes précitées à partir de cette date. Dans ce but on créa une société d'exploitation filiale sous le nom de « Les Vicinaux Anversoises ».

Les sections suivantes furent exploitées par traction électrique respectivement aux dates indiquées.

Les sections :

- Merksem (Vieille Barrière) - Brasschaat : 18 mai 1909 ;
- Brasschaat - Brasschaat (Polygone) : 15 juillet 1912 ;
- Brasschaat (Polygone) - Wuustwezel (Frontière) : 23 décembre 1952.

La section Merksem - Schoten Première électrification du réseau vicinal anversoise

Le 22 novembre 1889 fut officiellement accordée la concession de la ligne Merksem - Schoten qui était déjà en service depuis le 1^{er} avril de la même année. L'extension jusqu'à Schoten-canal fut ouverte en juillet 1905 et l'accord gouvernemental pour

la dernière extension jusqu'à Schotenhof fut donné le 7 novembre 1907.

Sur cette section Merksem - Schoten les premiers essais avec des motrices électriques eurent lieu le 31 mai 1908. A partir du 29 juin, un service électrique régulier fut assuré avec des véhicules peints en rouge, ce qui explique le surnom de « Rode tram » (tram rouge) que leur donnaient les habitants.

Il faut néanmoins souligner qu'en vérité, la première liaison par tram électrique fut assurée entre Merksem et Anvers dès 1907, par la ligne des tramways de ville n° 3, exploitée par la « Compagnie Générale des Tramways d'Anvers ».

Schoten, en ce temps-là, était un lieu de villégiature fort connu des Anversoises. Aujourd'hui Schoten a des rues et des avenues et peut être considéré comme un faubourg d'Anvers ; d'autre part, au Schotenhof s'élèvent de ravissantes villas et bungalows.

Le 22 août de la même année (1908), la liaison fut assurée avec Merksem (Glacière), point de départ des lignes

des communes des Polders et de la ligne (à traction chevaline) vers Anvers.

Quelques semaines plus tard, le 6 septembre 1908, un service direct électrique Anvers (Klapdorp) - Merksem - Schoten fut inauguré.

La section Merksem (Petite Barrière) - Sint-Mariaburg (Hoogboom Kruis).

Cette section fut exploitée directement par tramways électriques le 5 août 1911 et fut prolongée le 1^{er} décembre 1928 jusqu'à Putte (Frontière).

Lorsque, vers 1920, la S.N.C.V. assura elle-même l'exploitation de la ligne dénommée Anvers - Brasschaat - Frontière et extensions, dont nous venons de raconter l'histoire, onze motrices dites « Rode Trams » furent prises en charge ; elles étaient numérotées 9635 à 9645. Aujourd'hui, il n'y a plus que les voitures 9635 à 9638 qui sont encore en service ; elles ont évidemment subi plusieurs transformations.

LIGNE ANVERS - ZANDVLIET - LILLO

La concession de cette ligne fut demandée au Gouvernement le 20 octobre 1885 et fut accordée le 9 août 1887.

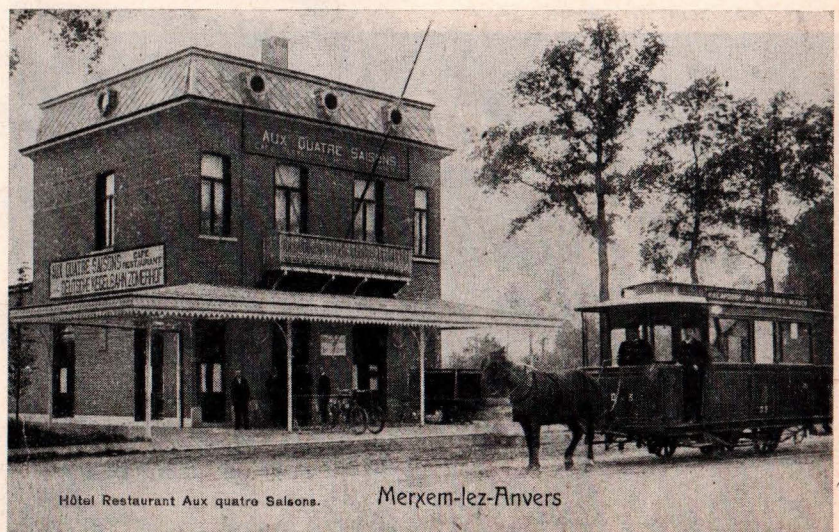
La section Merksem (Glacière) - Zandvliet (Frontière) fut inaugurée le 4 septembre 1887 et la section Ekeren - Wilmarndonk - Lillo (Fort) le 1^{er} octobre 1888.

A Zandvliet cette ligne donnait correspondance avec une ligne secondaire hollandaise : Zandvliet - Bergenop-Zoom - Tholen.

L'arrêté de concession pour la prolongation de la ligne jusqu'à Lillo (Port) porta la date du 28 février 1892 et l'ouverture de la ligne eut lieu le 22 juin de la même année.

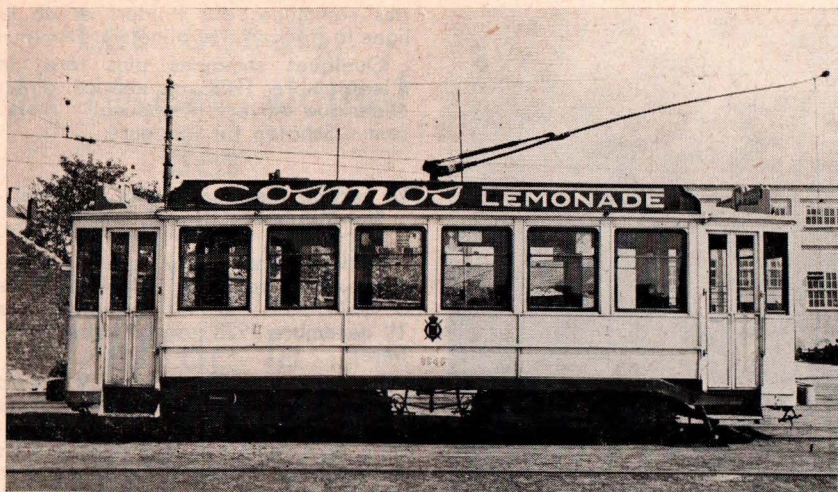
L'électrification se fit par paliers.

Une première partie, Anvers - Ekeren, fut ouverte au public le 19 juin 1927 et le 18 novembre 1929, les fils de la voie aérienne étaient tirés jusqu'à Oorderen.



Hôtel Restaurant Aux quatre Saisons.

Merksem-lez-Anvers



Une des 11 motrices transformées appelées « Trams rouges » reprises par la S.N.C.V. en 1920.

C'est en 1931 que les motrices électriques purent enfin rouler jusqu'aux deux terminus de la ligne sur les sections Oorderen - Blauwhoef - Lillo

(Port) et Ekeren (Dijk) - Blauwhoef - Zandvliet.

Le 18 juillet 1932, un bout de ligne électrique fut posé en bifurcation vers

l'écluse du Kruisschans ; elle fut supprimée durant la guerre.

C'est en 1934 que l'on met en exploitation une nouvelle liaison entre les deux lignes qui font l'objet de cette étude ; en effet, la section Hoevenen - Kapellen reliait de façon très heureuse pour les habitants de ces régions, la ligne Anvers - Zandvliet - Lillo à la ligne Anvers - Brasschaat - Frontière et extensions.

Depuis un demi siècle, la population des Polders d'Anvers et de la Campine anversoise dispose d'un réseau de tramways électriques d'une longueur de 80 km.

Alors que dans diverses régions du pays, la voie ferrée doit céder le pas à l'autobus, ici tout ce complexe de lignes est resté, jusqu'à présent, intact. Ces lignes, équipées de matériel moderne, ont une forte fréquence et effectuent des transports massifs en direction et en provenance de la grande ville portuaire.

LA SÉCURITÉ EN ACTION

UNE PIÈCE DE METAL EST PROJETE SUR DES LUNETTES DE PROTECTION.

A l'atelier des Vicinaux d'Ostende, l'ouvrier G. Boucquez s'apprête à nettoyer et à égaliser la pierre de la grande meule de la forge. Il s'empare d'un outil dont le solide manche, de 25 cm de long, est fait d'une pièce ; l'extrémité a la

forme d'une fourchette et dans l'ouverture tournent deux petits roues dentées. Pour effectuer le travail, il faut appuyer ces roulettes sur la pierre de la meule qui tourne et ainsi on rectifie la surface de la pierre.

L'agent Boucquez porte normalement des verres optiques mais avant de commencer ce travail dangereux il obéit aux

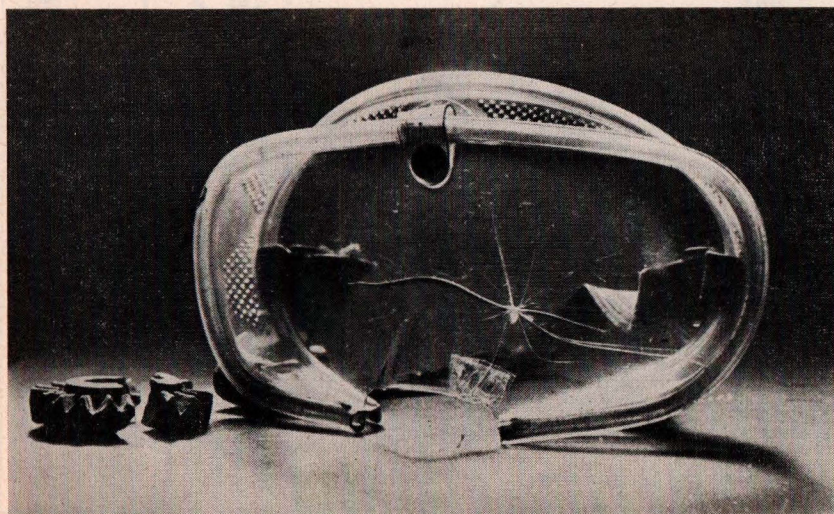
instructions et met des lunettes de sécurité panoramiques.

QU'EST-IL ARRIVE ?

A un moment donné une des roues dentées, visible sur la photo ci-contre, s'est brisée en deux et le morceau de roulette métallique, projeté de bas en haut avec la violence que l'on devine, a frappé la lunette de plexiglass qui fut brisée en étoile.

On peut être certain que s'il n'avait pas porté des lunettes protectrices l'agent Boucquez aurait été sérieusement atteint à l'œil gauche.

Il est également intéressant de savoir que le service local de sécurité a décidé de munir cet outil d'une cape de protection.



LA GARE DES AUTOBUS A HASSELT

Dès l'après-guerre, le réseau vicinal du Limbourg a été orienté vers l'autobus et nos lecteurs ont pu suivre dans « Nos Vicinaux » les diverses phases de ce changement de structure.

Les raisons qui avaient imposé ces solutions à nos dirigeants, ont obligé la S.N.C.B. à opérer de même pour plusieurs petites lignes ferrées locales et c'est ainsi qu'au début de cette année, les rues avoisinant la gare de Hasselt étaient, à certaines heures, encombrées de grands véhicules routiers. Pour remédier à cet encombrement, l'administration communale a décidé de réserver au parcage des autobus un vaste terrain situé en partie sur les terrains de la gare S.N.C.B.

Jusqu'à présent, aucun bâtiment n'a été construit, il n'y a que des quais numérotés ; ce n'est donc pas encore une vraie gare d'autobus, comme celle de Bruxelles-Nord. De cet endroit partent, chaque jour, 292 véhicules en moyenne (142 de la S.N.C.V. et 150 de la S.N.C.B.).

Cette mesure a permis de dégager la place de la gare de Hasselt et les voyageurs trouvent maintenant sans difficulté le véhicule qu'ils recherchent. Voici la liste des lignes d'autobus ayant leur point de départ à cet endroit.

S. N. C. V.

Ligne 1 : Hasselt - Genk (Winterslag - Zwartberg - Waterschei).

Ligne 1bis : Hasselt - Genk (Brug) - Winterlag.

Ligne 2 : Hasselt - Zonhoven - Houthalen - Koersel - Beringen Mijn. -

Ligne 2bis : Hasselt - Zonhoven (Hemmen) - Houthalen (Cité Meulenberg) - Houthalen (Mijn).

Ligne 3 : Hasselt - Wimmertingen - Alken - Borgloon - Heers.

Ligne 4 : Hasselt - Kortesseem - Tongeren.

Ligne 5 : Hasselt - Herk-de-Stad - St. Truiden.

Ligne 6 : Hasselt - Beringen - Leopoldsburg.

Ligne 8 : Hasselt - Diepenbeek - Genk - Bree - Bocholt.

Ligne 22 : Hasselt - Houthalen - Meeuwen - Kleine Brogel.

Ligne 23 : Hasselt - Stokrooi - Bolderberg - Zolder.

S. N. C. B.

Ligne 19 : Hasselt - Houthalen - Neerpelt - Achel/Hamont.

Ligne 20 : Hasselt - Lanaken/Maastricht.

Ligne 21a : Hasselt - St. Truiden - Landen.

Ligne 35c : Hasselt - Tessenderlo/Diest.

LES TRANSPORTS PUBLICS

DANS LE LIMBOURG IL Y A 125 ANS

Le Service Touristique de la province du Limbourg édite un bulletin, duquel nous avons extrait l'article ci-dessous décrivant les services de diligences qui furent remplacés par les lignes vicinales.

« Le service des diligences ou poste-chaises étaient affermés à des concessionnaires comme aujourd'hui certaines lignes d'autobus. Nous relevons ainsi une quinzaine de concessions accordées depuis le 18 novembre 1833. Six d'entre elles ne furent pas mises en activité, mais nous y retrouvons certains noms connus : Veuve Bonhomme et fils, à Maastricht et « Van Gend et Cie ». Le premier nommé assurait quatre services. Il y avait des services journaliers, deux entre Liège et Hasselt, trois entre Maaseik et Tongres. Le service entre Hasselt et Liège desservait Tongres. Trois diligences assuraient d'autre part la liaison journalière aller et retour entre Hasselt et Beverlo. On partait souvent de grand matin. Le « Mémoire administratif » de 1830, nous apprend qu'on quittait Hasselt à 7 heures du matin pour atteindre Tongres à 10 heures et arriver à Liège vers 13 heures. Le banlieue met aujourd'hui encore deux longues heures pour faire le trajet. Pour le retour on partait à 8 heures du matin et on arrivait à Hasselt, vers 14 h. 30. C'était un peu plus long. Les chevaux devaient souffler une demi-heure sur les hauteurs de Sainte-Walburge. Entre Tongres et Maastricht, il fallait deux heures. Ce qui donnait environ du 8 à 9 km à l'heure.

» Est-ce pour cela peut-être, ô ironie ! qu'aujourd'hui lorsque l'Administration hâte l'examen d'une affaire, on dit « qu'elle fait diligence ».

» Au siècle dernier on faisait 30 km à pied, aller et retour, et de nuit, pour entendre un concert de musique au Conservatoire de Liège. On marchait deux heures pour atteindre l'arrêt de la diligence ou la gare la plus proche. Trop de touristes dédaignent aujourd'hui cette chose si essentielle du tourisme le plus élémentaire : le footing. Les transports n'étaient guère commodes autrefois et les voies de communication n'étaient rien moins que sûres. Nous lisons dans de vieux documents que le gouverneur, Baron de Loë de Mheer, s'était vu contraint de faire venir son argenterie de Maastricht à Hasselt, en dissimulant les écrans sous une charrette de fumier. Il prendra même soin d'en avertir le Ministre de l'Intérieur.

» Cela nous fait revivre l'atmosphère de ces temps dont nous ne nous faisons plus idée. »



Concours-record de Sécurité

SITUATION DES EQUIPES AU 31 AOUT 1958.

En comparant ces résultats avec ceux d'il y a 2 mois, l'on constate que le pourcentage des équipes ayant plus de 50 jours sans accident chômant, a baissé de 71 à 68 %. La qualité toutefois est en amélioration, car 55 % des équipes ont **DEPASSE LES 100 JOURS**, contre 46 % fin juin.

Citons à l'ordre du jour le Groupe de **NAMUR-LUXEMBOURG**. **TOUTES** les équipes, derrière l'homme de tête 4

(Atelier d'Andenne), forment rideau à la hauteur de la borne 225.

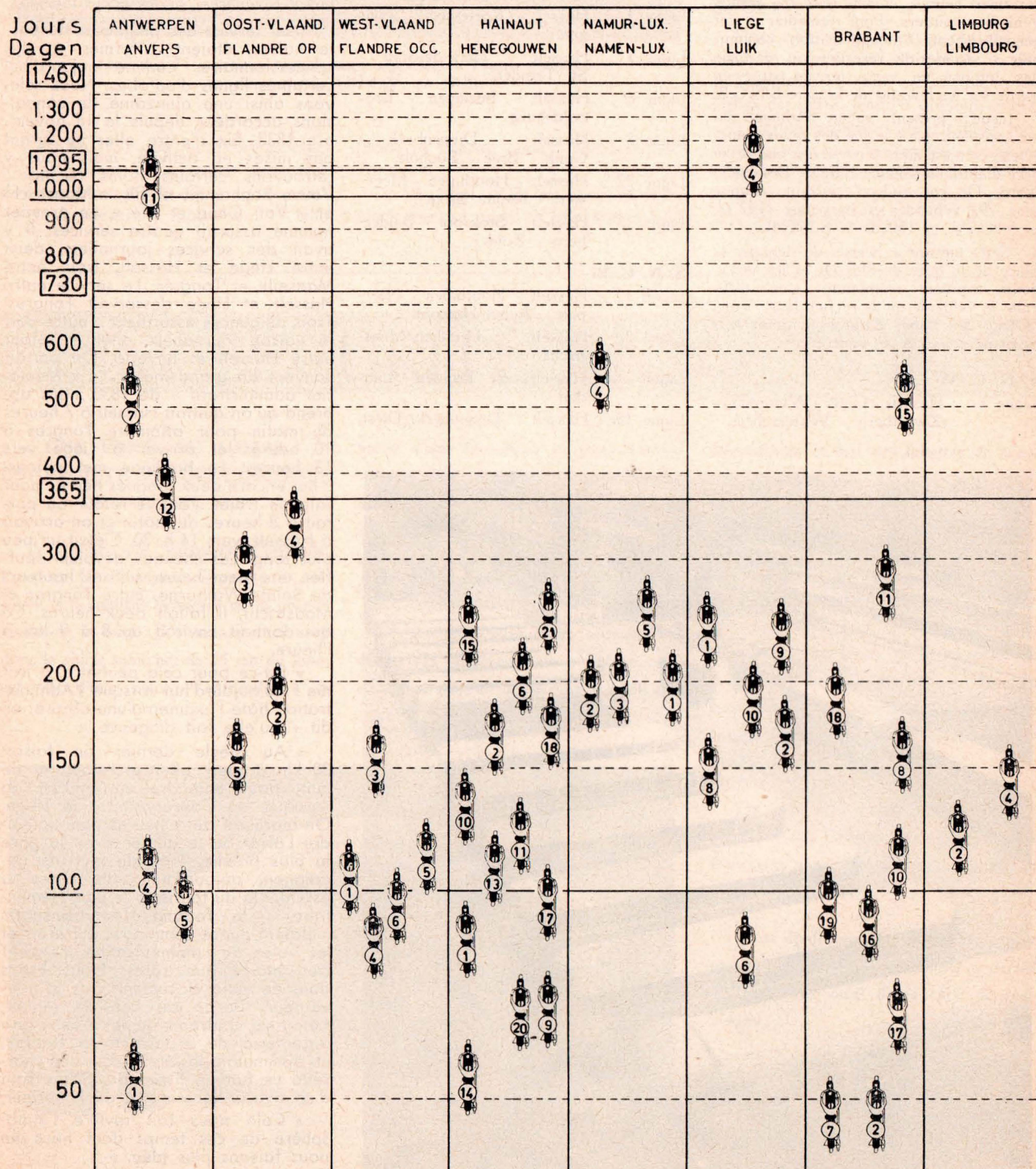
A **LIEGE**, où le maillot jaune « Omal-Verlaine-Jemeppe » est secondé également par **TOUTES** les autres équipes, une performance identique se dessine.

ANVERS maintient 3 équipes dans le groupe de tête. Bravo. La **FLANDRE ORIENTALE** bouge à nouveau et a

déjà réussi à s'accaparer de la 7^{me} place.

Les chances augmentent sérieusement pour qu'au Groupe du **HAINAUT** une équipe au moins se classe bientôt parmi les « grands ». Tous les amis de la Sécurité s'en réjouissent.

Au **BRABANT** : stabilisation. Bonne chance aux équipes 15 (Ateliers de Kessel-Lo) et 11 (Bruxelles L.A.-S/S). Regrettons la défaillance de la courageuse équipe n° 24.



La photo ci-contre représente un panneau décoratif de 90 cm. sur 60 cm., conçu et peint à l'aquarelle par M. Léon De Rey, Géomètre Expert au Groupe d'Anvers. Ce tableau suggestif ornaît la salle dans laquelle eut lieu la fête de la sécurité à Merksem.

Un emblème symbolique

Voici une explication de ce dessin allégorique :

Le serpent, représentant le danger, s'introduit dans toutes les branches d'activité de la S.N.C.V.

Le personnel de la voie est représenté par une voie et le personnel du roulement par un boggie.

Le personnel autobus est figuré par une roue d'autobus à l'avant-plan,

Le personnel des ateliers est suggéré par l'enclume, le marteau et la clef,

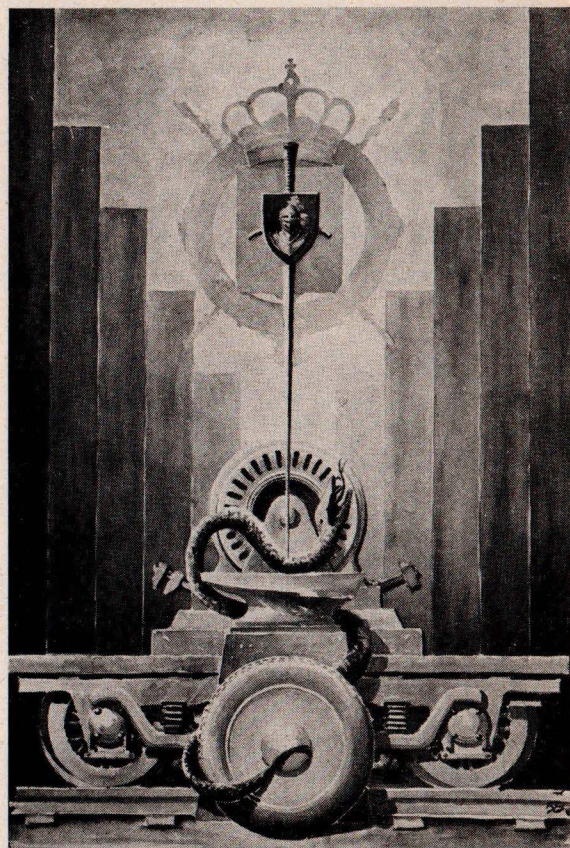
Le personnel des services électriques est symbolisé par une dynamo (lignes aériennes, sous-stations, électriciens).

Le serpent, ou le danger, est annihilé par l'épée de la Sécurité.

À l'arrière-plan, le blason vicinal estompé évoque l'aide apportée par la Société au Comité de Sécurité.

La gradation montante des colonnes, partant du centre, exprime le désir d'aller toujours plus haut dans la lutte contre les accidents.

Nous félicitons l'auteur de cette remarquable composition évocatrice de la lutte pour la sécurité de tous les travailleurs.



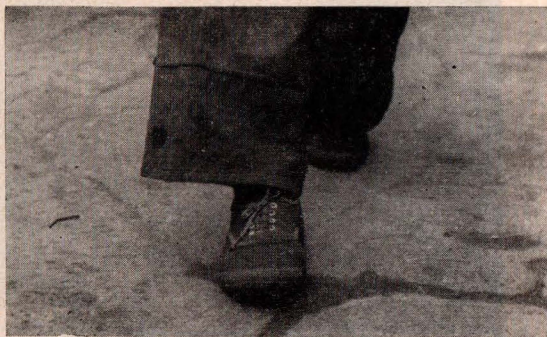
La Presse d'Entreprise Belge à l'Exposition Universelle

Savez-vous que notre bulletin d'information a figuré lui aussi à l'Expo depuis le premier jour ? Il était là en excellente compagnie, avec ses confrères de l'Union des Journaux d'entreprises de Belgique et du Luxembourg.

Le grand panneau représenté ci-dessous était placé dans le Pavillon de la Presse. Vous trouverez « NOS VICINAUX » vers le milieu, en bas, entouré d'un trait noir.

Quelque 400 congressistes de la Presse d'entreprise européenne, réunis à Scheveningue, en septembre dernier, sont venus à l'Expo et ont été intéressés par l'ampleur prise en Belgique par la presse d'entreprise.





A votre idée, laquelle des trois paires de chaussures représentées ci-dessus et ci-contre, offre le plus de sécurité ?

Cette question vous semblera peut-être ridicule quand on compare ces chaussures avec la paire de « bottines de sécurité » ci-dessous ?

Alors qu'attendez-vous pour assurer votre protection ?

(Clichés Univerbel.)

