



NOS VICINAUX

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

La carte de NOËL ferroviaire

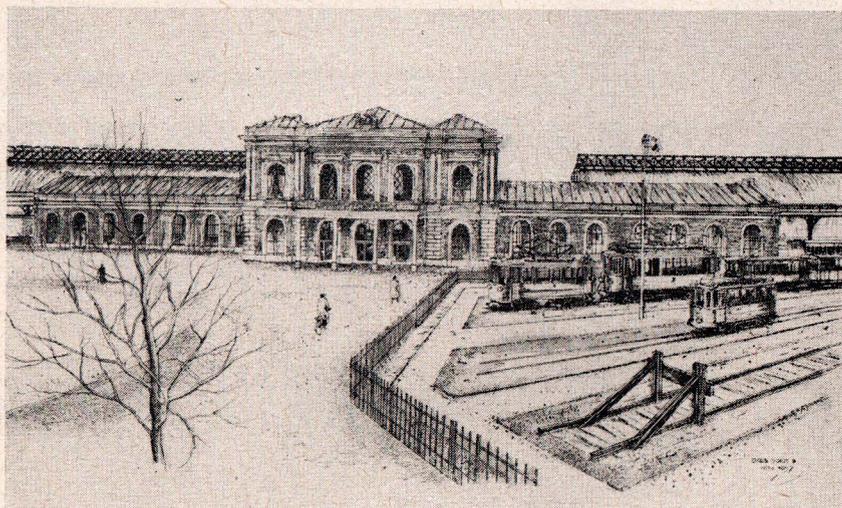
NOS TRANSPORTS MARCHANDISES

C'EST dans le n° 71 de décembre 1957 que nous vous avons raconté l'histoire de la carte de vœux. Nous avons rappelé que la troisième vogue de la carte de vœux remontait à 1846 et que c'était un certain M. Henry Cole qui commanda à un peintre une carte de vœux reproduite à 1.000 exemplaires.

C'était l'époque de la diligence et il n'est pas surprenant qu'on en ait fait bientôt un motif de dessin de carte de Noël.

En ce temps là, ces dessins représentaient des Anglais voyageant en voiture, en patache ou en diligence sur des routes enneigées pour aller célébrer la Noël; il faut bien se dire cependant que la plupart des gens voyageaient très peu, tout simplement parce que le prix des transports était prohibitif.

Un peu plus tard, vers la fin du XIX^{me} siècle, le chemin de fer n'était plus une nouveauté et les dessinateurs de cartes de Noël furent désireux d'utiliser le thème de la machine à vapeur pour envoyer les vœux de Noël à destination. C'est ainsi que l'on possède encore une carte de Noël montrant un jeune garçon représentant le nouvel-an, perché sur une locomotive avec, derrière lui, un sapin lourdement chargé de cadeaux.



Durant ces dernières années, surtout en Angleterre, on a édité des cartes de Noël représentant des locos diesel, des gares sous la neige ou ressemblant à des tickets de chemins de fer.

La rédaction de « Nos Vicinaux » reçoit, chaque année, des cartes de Noël ferroviaires de divers pays. Celle que nous reproduisons ci-dessus nous a été envoyée par Mlle Asselbergh, conservatrice du musée néerlandais des chemins de fer et tramways, à Utrecht, auquel nous consacrerons un reportage au printemps prochain.

Ces cartes à sujet ferroviaire montrent surtout l'intérêt que l'industrie des transports continue à susciter et aussi le lien qui unit les amis des trains et des trams.

NOTRE PAGE DE COUVERTURE

Une motrice standard, à l'arrêt devant l'église de Zandvliet, va continuer sa route vers Anvers.

Le tramway est remplacé par l'autobus depuis le 6 novembre 1960. Un article est consacré à cette substitution pages 6 et 7.

(Photo Fr. Keutgens.)

GROUPE DE LIEGE

La Société Nationale a été autorisée à abandonner complètement l'exploitation par voie ferrée de la Section Trembleur - Warsage - Fourn-le-Comte de la ligne Liège - Barchon - Fourn-le-Comte.

La S.N.C.V. a vendu les terrains et le matériel de voie et la S.A. des Charbonnages d'Argenteau exploitera désormais cette section de ligne comme raccordement privé.

Les voyageurs de la ligne Liège - Barchon - Fourn-le-Comte sont transportés, depuis un certain temps déjà, par autobus.

*
**

GROUPE NAMUR - LUXEMBOURG

Cette fois, c'en est fait du rail dans le groupe.

Pour le Luxembourg, les derniers services, tant « Voyageurs » que « Marchandises », ont été assurés le 31 août 1960 sur le tronçon Bastogne - Martelange (de la ligne Marche - Bastogne - Martelange) exploité par autobus depuis le 1^{er} septembre 1960.

Dans la province de Namur, le transport des voyageurs par autorail a cessé complètement le 31 octobre 1960 en fin de service par l'abandon de la section Bioul - Warnant (ligne Lesves - Bioul - Warnant), désormais desservie complètement par autobus.

NOS VICINAUX

Rédaction : 14, rue de la Science
Bruxelles

Tél. : 11.59.90 — Ext. : 135

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

En route, sur La locomotive !

— « Dépêchons-nous, Charles ! il n'y a plus qu'un quart d'heure avant le départ, et nous devons encore prendre de l'eau ! »

Charles, le chauffeur, bougonna un peu pour ne pas rester sans rien dire.

Il aida le magasinier à vider le dernier panier de fines dans la soute, et se mit à alimenter la chaudière.

On entendit le chuintement de la vapeur, puis le gargouillement de l'eau. Le clapet de retenue claqua deux ou trois fois, puis le gargouillement continua, plus régulier et moins bruyant.

Charles laissa couler le trop-plein de l'injecteur dans le charbon, puis réduisit l'arrivée de l'eau.

Au moyen de sa petite pelle carrée, il tritura la bouillie noire de poussier mouillé, qu'il se mit à lancer avec adresse dans le foyer, l'étalant uniformément sur le feu.

Gust, le machiniste, monta à bord, posa sa burette à long bec sur le ciel plat du foyer, se retroussa le nez d'un coup de revers de manche pour enlever la goutte qui y tremblottait, renifla, puis démarra vers le fond de la cour.

Charles sauta prestement du tablier pour faire les aiguilles, renversa bruyamment les contre-poids blanchis à la chaux pour qu'on les voie bien la nuit. A chaque manœuvre, il donnait un petit coup de trompette lorsque le passage était assuré.

La 159 vint doucement se ranger sous la prise du château d'eau.

Cette petite locomotive ressemblait à toutes ses sœurs. Elle était logée dans une sorte d'armoire en tôle. On ne voyait ni ses roues, ni son mécanisme, enfermés dans un carter.

Au-dessus de son toit cintré apparaissait sa cheminée au chapiteau de fantaisie, et son sifflet.

Quand ces petites locomotives manœuvraient à vide, le bruit de leur décharge faisait penser à une vieille traînant ses savates.

Charles surveillait le remplissage des soutes. L'eau se mit soudain à déborder. Il étrangla l'arrivée, pour donner le temps au tuyau de communication des réservoirs d'avalier ce qu'on lui servait avec prodigalité.

Enfin, le col de la grue fut repoussé ; il acheva de se vider au-dessus du puisard.

Le couvercle de la soute retomba lourdement.

La 159 se remit en marche pour aller s'atteler aux quatre voitures et au fourgon à bagages du train de 11 h. 58.

Elle allait passer devant le corridor étroit accédant aux bureaux, lorsque Frans, le chef de dépôt, en sortit.

— « Vous voilà auand même ! il est plus que temps ! Vous devez encore charger quatre caisses de porcelaines à l'entrée du dépôt ! Dépêchez-vous ! »

— « C'est ça, chef ! toujours à la dernière minute. »

— « N'fallait pas être en retard, Gust ! »

Mais le chef de train s'était déjà débrouillé avec le manœuvre de cour.

A eux deux, ils avaient détaché le fourgon, l'avaient poussé à bras jusqu'au magasin aux marchandises pour y charger les caisses.

On les voyait revenir, poussant le véhicule en marchant courbés, à pas lents.

Charles le raccrocha et deux minutes plus tard, le train sortait du dépôt par l'unique voie d'accès.

Gust poussait vigoureusement sur la trompe, dont on voyait le cornet sous la devanture.

Tous les Gust de Belgique donnaient le même coin !

Un court, un long, une pause, un court, un long ! Et que ce soit à Bastogne ou à Furnes, c'était le même



En ce temps-là, on ne regardait pas à l'huile dans les boîtes des essieux.

signal, le même rythme, mieux réglé que s'il y avait eu dix congrès de machinistes pour adopter un signal pour tout le pays.

A la gare, quelques personnes attendaient. La 159 se mit à souffler, envoyant une colonne de fumée noire dans les arbres du boulevard.

Gust reprit sa burette pour achever le graissage.

Sylvain, le chef du train, la sacoché en bandouillère, le képi dans la nuque, suçant son gros crayon à bout de caoutchouc, tenait l'horloge de la gare à l'œil.

Le chef de train connaît sa clientèle. Il sait qu'à la gare, il y a le notaire, le caissier de l'usine de produits chimiques et un commerçant à charger.

A tous les arrêts, Sylvain est connu, et il connaît tout le monde. Lui arrive-t-il de voir un visage étranger, il se méfie : quelle est donc cette tête-là ? un contrôleur camouflé, une grosse légume ?

Tous les habitués sont embarqués. Que les autres se débrouillent !

Sylvain donne deux petits coups de trompe.

Coin !... coin, coin ! la 159 démarre courageusement et se met à tricoter des bielles, tandis que sa décharge est devenue plus bruyante, pour remonter la courte rampe.

Mais une fois revenue en terrain plat, elle se remet à traîner ses savates.

D'arrêt en arrêt, on est bientôt au faubourg. Ici, le coin coin n'est plus de mise on fait usage du sifflet ; il y a une entente vicinale tacite pour le sifflet.

Le son est d'abord violent, puis il diminue brusquement d'intensité pour redevenir brusquement violent.

Jamais personne n'a expliqué aux machinistes comment ils devaient faire, mais vous entendez le même signal, que ce soit à Amberloup ou à Aartrijke.

Il existait d'autres façons de siffler, et là aussi, il y avait de l'unité dans le pays.

Par exemple, au moment du départ d'une halte campagnarde, on donnait un coup pas trop long, suivi immédiatement d'un second très court.

Ce coup-là avait une signification télégraphique.

La patronne du café de la gare suivante lançait à ses clients :

— « Le tram est aux Bruyères. Il sera là dans six minutes ! Il ne doit plus arrêter qu'aux Trois Pigeons. »

Qu'ils sont pittoresques, les noms des arrêts ! Lors-

qu'on a construit les lignes, ils ont tout naturellement reçu le nom du hameau qu'ils desservient, et s'il n'y a pas de hameau, celui du café le plus proche.

C'est ainsi qu'il y a la halte du Zwaantje (le petit cygne, Metser (le maçon), le Noir Jambon et bien d'autres.

Dans la voiture, Sylvain a du travail.

Il sert ses clients, debout, les jambes écartées, parfois serrées contre les banquettes pour éviter les effets des coups de lacet.

Il délivre de singuliers tickets triangulaires en triple exemplaires : l'un pour le voyageur, le second pour la Société Nationale et le troisième pour sa société à lui.

Cela fait toute une comptabilité, mais cela ne se pratique pas ainsi partout. Sur certaines lignes, il y a des billets à valeur fixe sur lesquels on fait des marques conventionnelles au crayon bleu, sur d'autres, le billet porte le nom de tous les arrêts ; il s'agit de le déchirer au bon endroit, la souche devant servir au contrôle. Enfin, sur quelques lignes, on délivre des billets de carton, comme aux chemins de fer.

Ah ! tout cela était bien compliqué !

Quand Sylvain a fini sa tournée, il traverse le train et se rend dans son domaine, le fourgon, où il reste à parler choux et cochons avec l'un ou l'autre compagnard.

Le tram s'arrête en gare de N... « Gare », c'est beaucoup dire ! Il y a tout juste une voie de garage !

Sylvain saute sur le quai, et va porter au bureau un colis pour la laiterie.

Le bureau, c'est plutôt une petite salle de café de campagne.

La fille du chef, qui était en train de faire la lessive, arrive en s'essuyant les mains à ses hanches.

— « Ah ! bonjour, Sylvain ! »

Elle prend le colis, signe la feuille de route et pose la question traditionnelle :

— « Une goutte, Sylvain ? »

Comme elle connaît les usages et les chefs de train, elle prend sans attendre la réponse, un verre sur l'étagère. Elle en profite pour jeter un coup d'œil à la glace qui se trouve derrière, et s'empresse de remettre en place une mèche de cheveux rebelle.

Le verre rempli d'un genièvre pas bien méchant, tout juste de quoi donner le goût, Sylvain le saisit avec précaution.

— « Et alors, ça va toujours, Juliette ? »

— « Comme vous voyez, toujours à l'ouvrage ! »

Sylvain vide le petit verre d'un trait en renversant la tête en arrière pour ne pas en perdre une goutte.

— « Alors, Juliette, peut-être à 14 h. 50 ! »

— « Au revoir, Sylvain ! »

Dehors, le machiniste attend le signal du départ, accoudé à la soute à charbon.

Les soupapes de sûreté de la locomotive soufflent bruyamment.

Sylvain regarde si tout est en ordre, si les voyageurs sont tous montés et si les portelles sont fermées.

Un coup d'œil à sa montre, qui vaut celle du machiniste, en poids et en volume.

— « Tu tuût ! »

Et le chef saute sur le marche-pieds du fourgon au moment où celui-ci passe devant lui.

Et ainsi, la 159 poursuit sa route vers J..., une heure et demie pour abattre les 30 kilomètres. Pourtant, à certains moments, le tram atteint les soixante kilomètres à l'heure.

Mais s'il se presse ainsi, c'est que Gust connaît les embûches du chemin. Il sait qu'il y a des colis à prendre ou à laisser à bien des arrêts, et qu'on ne se gêne nullement pour lui faire enlever d'urgence un wagon qu'on attend avec impatience au bout de la ligne.

Enfin, voilà J... Dans la rue allant vers la gare, où il est très coûteux d'entretenir la voie en pavage, la locomotive et les voitures saluent à tous les joints et entretiens se dandinent comme des canards.

Le tram entre bientôt en gare.

La 159 est détachée et l'équipe : machiniste et chauffeur recommence toutes les opérations pour le prochain départ.

Tandis que Charles s'emploie à nettoyer le feu, jetant des pelletées de mâchefer à côté de la locomotive, Gust relève les panneaux du carter et graisse, graisse.

Il ne regarde pas à l'huile, Gust !

— « C'est fou, marmotte-t-il, ce que ces boîtes ont soif ! J'ai déjà renforcé les mèches pour qu'elles tirent moins, mais j'ai peur d'un échauffement ! Qu'est-ce qu'on me passerait ! »

En remontant la rampe de sortie de la petite ville, une bonne partie de l'huile débordera parce qu'il aura trop rempli la cuvette.

**

Que tout cela est loin. Jadis, un retard provoqué par une boîte chauffante était quelque chose de très grave qui entraînait inmanquablement une justification des agents et parfois des sanctions.

Aujourd'hui, nos conducteurs d'autobus, quand ils commencent leur service, n'ont qu'à jeter un coup d'œil sur le niveau d'huile du tableau de bord, mais ils n'ont pas à s'encombrer de burette graisseuse.

(Extrait de « Trams de mon cœur », par M. De Bot, ingénieur.)

La première P.C.C. des Tramways Anversois débarque sur une voie vicinale.

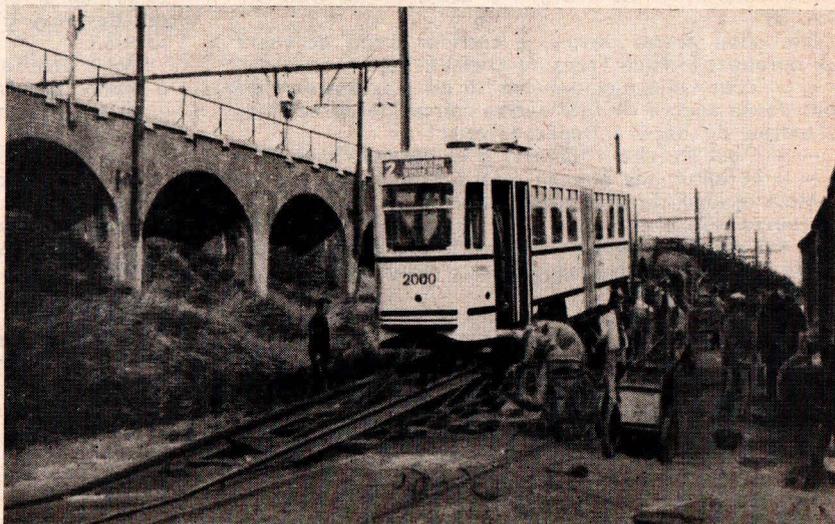
ACTUALITES

Dans le programme de modernisation de son matériel roulant, la Société des Tramways d'Anvers a commandé à l'industrie belge 62 voitures type P.C.C.

Le 3 octobre dernier, la première voiture arriva par chemin de fer en gare d'Anvers-Est d'où elle fut amenée sur la voie de raccordement de notre station vicinale de Zurenborg.

Sur la photo ci-contre, la motrice 2.000 quitte le wagon plat de la S.N.C.B. et s'engage sur une rampe de déchargement provisoire pour gagner la voie métrique vicinale.

(Photo Fr. Keutgens.)



Le PRÉ-CHAUFFAGE des AUTOBUS GARÉS en plein air à TREMELo



Vue nocturne du garage en plein air de Tremelo.

On se rappellera que nous avons traité la question du chauffage des autobus garés en plein air, dans le n° 79 de « Nos Vicinaux » (avril 1959).

Il s'agissait d'une première expérience faite au dépôt de Hamme. La conduite d'amenée d'air chaud n'avait pas été enterrée et le générateur d'air chaud utilisé était un appareil standard destiné au chauffage des locaux qui ne permettait qu'une élévation moyenne de l'air de 48° C.

A Nivelles, quelques mois plus tard,

on appliqua le même principe, seulement la conduite d'air chaud fut enterrée et la firme installatrice fournit un appareil standard modifié, permettant d'obtenir de l'air à plus ou moins 90°.

Au début de 1960, nous fûmes confrontés avec le même problème à Tremelo (Brabant).

Lors de la construction de la station vicinale, on n'avait pas regardé à quelques mètres carrés de bruyère inculte. Aujourd'hui que les voies ont été enlevées, on dispose ainsi, pour

les autobus, d'une aire de manœuvre très étendue.

Depuis le début de cette année, 15 autobus prennent leur départ de cette station. Il n'était pas question de construire un garage en « dur », mais fallait-il ériger des abris préfabriqués, dans lesquels, de toute façon, en hiver, on n'obtiendrait qu'une température peu supérieure à celle de l'extérieur ?

On s'est décidé pour le garage en plein vent avec préchauffage et sur l'emplacement disponible on a pu construire un petit bâtiment destiné à abriter une chaudière capable de débiter de l'air à haute température. Elle alimente deux conduites calorifugées et enterrées, situées de part et d'autre de la chaufferie, et sur lesquelles ont été montées des colonnes distributrices d'air chaud.



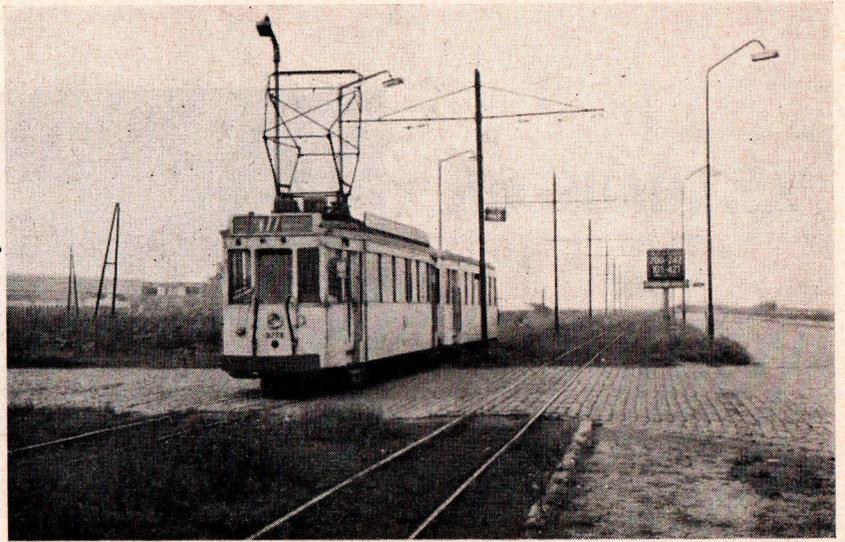
Dans le fond on distingue le bâtiment abritant le générateur d'air chaud. A gauche, une colonne de distribution d'air chaud ; elle est constituée par un tube métallique entouré d'une épaisseur de laine de verre protégée par une feuille d'aluminium ; la partie supérieure est munie d'un caisson comportant deux départs d'air chaud.

Le soir, chaque autobus vient se ranger devant la butée de béton blanc que l'on aperçoit sur la photo. Dès que la température extérieure l'exige, on adapte les flexibles en caoutchouc débouchant dans les ouvertures pratiquées à l'arrière des véhicules. L'air chaud vient lécher le moteur et ses accessoires et amène ceux-ci à une température telle que le démarrage en est rendu aisé et assure également le chauffage de l'intérieur du véhicule.

Au temps du vapeur et de l'autorail, Tremelo était situé sur les parcours des anciennes lignes ferrées Malines-Aarschot et Lierre-Werchter. Après la guerre, de nombreuses créations et extensions de lignes d'autobus ont eu lieu dans la région, notamment Malines-Putte-Tremelo et Malines-Keerbergen-Tremelo-Aarschot. Il semble que la station de Tremelo soit appelée à prendre la place qu'eurent jadis les dépôts de Westerlo et d'Aarschot.

Le village est surtout connu comme étant le lieu de naissance du père Damien, apôtre des lépreux, auquel un intéressant musée a été consacré à côté du couvent des pères Picpus.

**Les gigantesques travaux
entrepris
pour l'agrandissement
du Port d'Anvers
obligent la S.N.C.V.
à procéder
au remplacement
du service ferré
par un service d'autobus
sur la ligne
ANVERS - ZANDVLIET**



La Noorderlaan (Avenue du Nord) est une grande artère qui longe les installations industrielles derrière les quais, en bordure de l'Escaut. Le panneau à droite indique les numéros des quais auxquels donne accès la route empierrée qui traverse les voies (Photo Keutgens).

D EPUIS le 6 novembre, l'autobus a pris la place du tramway sur la ligne Anvers - Zandvliet.

Cette fois, il faut le souligner, cette substitution nous a été imposée par des circonstances étrangères au rendement financier de la ligne. En effet, la région des Polders, que dessert la ligne Anvers - Zandvliet depuis 1887, est en passe d'être complètement bouleversée par des travaux de grande envergure, à la suite de la mise en œuvre du plan décennal conçu en vue de l'agrandissement du port d'Anvers.

A ce sujet, un mot d'explication ne sera pas inutile. Le port d'Anvers est situé à 88 km de la mer du Nord ; les navires de grand tonnage peuvent toucher au port à marée haute en dépit de la distance qui les sépare des hautes eaux, car la mer remonte jusqu'au port. Étant aussi avancé dans les terres, Anvers jouit de facilités d'accès incomparables, tant pour la batellerie internationale que pour le trafic automobile et ferroviaire.

L'accroissement incessant du trafic « marchandises » et les progrès de la technique actuelle imposent à un

port mondial tout un programme d'expansion et de modernisation.

Pour faire en sorte que le port d'Anvers garde sa place parmi les grands ports concurrents, tels que Rotterdam, Hambourg et Brême, il fallait de toute urgence étendre et moderniser les installations portuaires. Aussi, en 1956, a-t-on mis au point un plan décennal qui prévoit la mise en adjudication de travaux d'aménagement et d'extension pour un montant global de 5,1 milliards. Une cinquième darse de 1.500 m de long sur 300 de large a déjà été creusée ; une sixième darse est en construction, ainsi que deux bassins-canal développant en tout environ 15 km de quais, et une nouvelle écluse maritime qui rendra le port accessible aux pétroliers de 50.000 tonnes.

Ce faisant, on aura porté d'ici 1965 la longueur totale des quais et des berges à 80 km, tandis que la surface des bassins sera passée de 462 ha à 896. Quant à l'outillage, il sera complètement rénové.

HISTORIQUE DE LA LIGNE ANVERS-ZANDVLIET.

On se rendra compte de l'importance que l'on attachait à la construction de la ligne Anvers-Zandvliet-Lillo, en apprenant que dès les premières réunions du Conseil d'Administration, tenues entre le moment de la création de la Société, juin 1884, et le mois de décembre de la même année, on avait procédé « à l'examen de la ligne d'Anvers à Zandvliet avec prolongement en Hollande ». La demande en concession fut introduite par la S.N.C.V. le 30 octobre 1885.

L'autorité supérieure fut moins empressée, car elle n'accorda son approbation officielle que le 8 août 1887. Mais la Direction Générale des Vicinaux ayant appris à connaître les lenteurs administratives avait déjà fait donner le premier coup de pioche quelques mois auparavant.

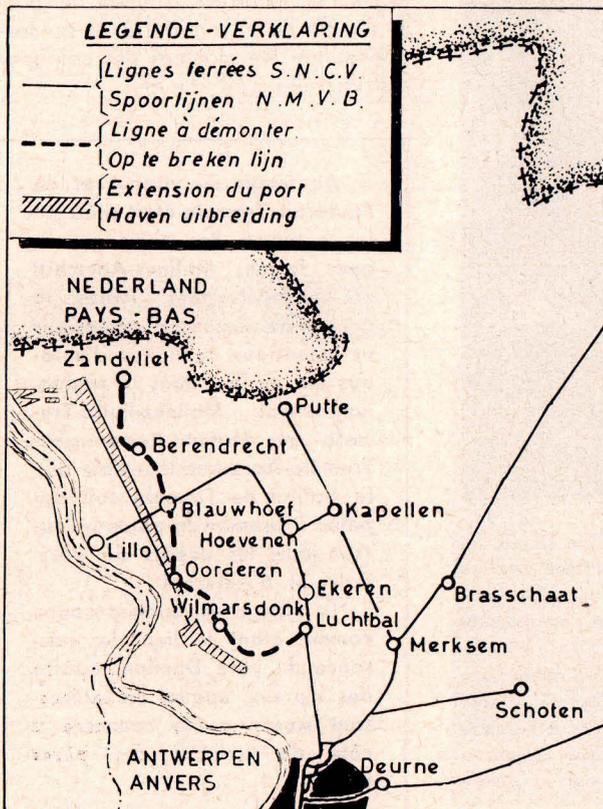
C'est ainsi que l'on relève les inaugurations de sections de lignes aux dates suivantes :

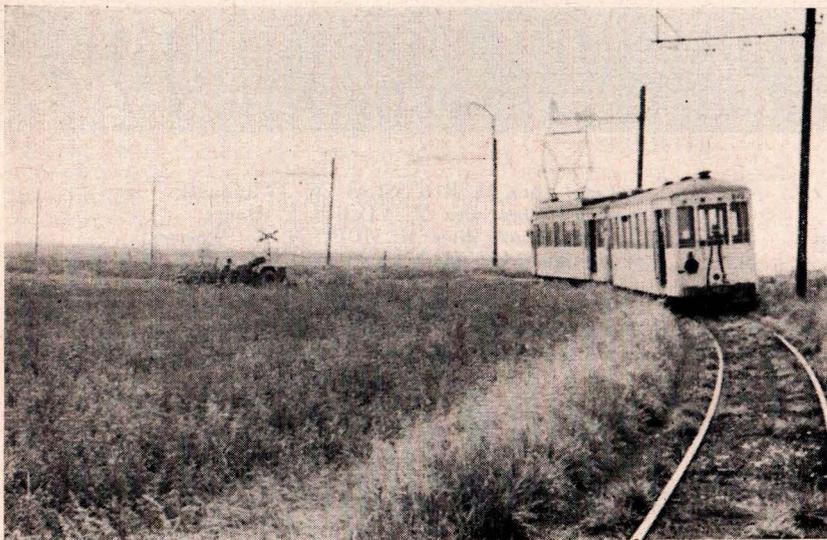
- 1) Merksem (Glacière) - Zandvliet : le 4 septembre 1887,
- 2) Ekeren - Wilmarsdonk - Lillo (fort) : 1^{er} octobre 1888,
- 3) Lillo (fort) - Lillo (port) : le 2 juin 1892.

Les trams à vapeur pénétrèrent cependant jusqu'au centre d'Anvers au Klapdorp. En effet, la ligne Anvers - Merksem (Vieille-Barrière) qui était exploitée en traction chevaline depuis 1878, avait été reprise le 17 décembre 1886 par la S.N.C.V. L'exploitation de cette ligne fut confiée, en 1887, à la Société « Tramway d'Anvers » et en même temps nous étions autorisés à pénétrer dans la ville avec des locomotives.

La première société exploitante fut donc la « S.A. Tramway d'Anvers ». Le 10 août 1887, la raison sociale de cette société fut modifiée et elle s'appela désormais « Tramway du Nord d'Anvers ». Nous avons déjà raconté dans le n° 76 (Les débuts du réseau vicinal des Polders anversois) les accords qui intervinrent entre les sociétés exploitantes de l'époque.

L'écartement était de 1,067 m à cause de la jonction





Le tram venant d'Anvers, après avoir quitté la double voie de la Noorderlaan, s'engage en voie unique dans cette plaine herbeuse, caractéristique des Polders, qui s'étend à l'infini.

établie avec le réseau hollandais qui avait adopté cette largeur de voie ; ce n'est qu'en 1919 que l'on mit à l'écartement métrique les lignes vicinales des Polders.

Les lignes de Zandvliet et de Lillo furent exploitées uniquement par machines à vapeur jusqu'en 1927.

LE MATERIEL.

En examinant les premiers rapports annuels, on peut constater que la ligne de Zandvliet - Lillo a connu un traitement tout à fait spécial en ce qui concerne le matériel roulant.

En effet, la S.N.C.V. s'était fait une règle de fournir le matériel aux exploitants, mais Anvers - Zandvliet - Lillo constitua une exception. C'est le seul cas où l'exploitant ait fourni lui-même machines, remorques et wagons.

La S.A. Tramway d'Anvers, par l'intermédiaire d'une filiale, disposa de machines à vapeur de 11 T à deux essieux (1) et de voitures à gabarit plus étroit (2 m) que celui des classiques remorques vicinales.

Il existe d'ailleurs des photos montrant un train composé de matériel typiquement hollandais à Hoevenen et à Stabroek. A la même époque, les autres lignes anversoises, à écartement de 1,067 m, étaient équipées de l'habituel matériel vicinal belge ; on peut donc en conclure que le matériel spécial de Zandvliet n'avait été rendu nécessaire que pour assurer des transports internationaux directs, de Bergen-op-Zoom et Tholen jusqu'à Anvers.

L'ELECTRIFICATION.

L'électrification fut assez tardive ; en effet, il fallut attendre plus de huit ans après la fin de la première guerre mondiale pour voir des motrices électriques entre Anvers et Ekeren. Les diverses phases de l'électrification sont résumées dans le tableau suivant :

- 1927 : Anvers - Ekeren (Dijk).
- 1929 : Ekeren (Dijk) - Oorderen.
- 1931 : Ekeren - Hoevenen - Blauwhoef - Lillo (fort) - Oorderen - Blauwhoef - Zandvliet.
- 1932 : Extension vers Kruisschans.
- 1934 : Hoevenen - Kapellen.

Le plan ci-contre permet de suivre le tracé des lignes Anvers - Zandvliet et Anvers - Lillo qui toutes deux se trouvent dans la région où les travaux sont en cours. Cependant il nous a été difficile d'y faire apparaître les raisons pour lesquelles la ligne d'An-

vers - Zandvliet a dû disparaître la première et aussi rapidement. Il faut savoir que le plan décennal prévoit non seulement le creusement de canaux et de docks, mais également la mise en place d'installations portuaires et de lignes de chemins de fer. Il s'ensuit que la S.N.C.B. est amenée à déplacer ses voies ferrées avant de pouvoir les poser à leur emplacement définitif. Aussi a-t-il fallu supprimer la voie vicinale, car dans la phase

actuelle des opérations, l'exploitation pouvait à tout moment être interrompue, soit à cause des travaux portuaires, soit pour permettre le déplacement des voies S.N.C.B.

**

Rappelons que c'était le tram n° 77 qui reliait Anvers à Zandvliet en passant à proximité des villages de Wilmarndonk et d'Oorderen puis, après Blauwhoef, traversait Berendrecht et terminait son parcours en cul-de-sac à Zandvliet (Douane). C'est là qu'autrefois arrivait le tram à vapeur néerlandais venant de Bergen-op-Zoom.

Au terminus Zandvliet-Tol (douane), nous disposons d'un garage où une ou deux voitures pouvaient passer la nuit. Ce local servit jadis de lieu de « quarantaine » pour les wagons chargés de bestiaux ; à proximité se trouvaient les bâtiments de la douane, inutilisés depuis un certain temps.

Le tram 75, qui roule toujours d'Anvers à Lillo, bifurque vers Ekeren, puis continue par Hoevenen, Stabroek et rejoint ensuite Blauwhoef pour se diriger, en ligne droite, vers Lillo, au bord de l'Escaut.

Le dépôt de Blauwhoef sera transformé progressivement en garage d'autobus et on y disposera d'une vaste aire de manœuvre. Les bureaux et les installations sociales ont été rénovées il y a quelques années.



Le 77 vient d'arriver à son terminus à Zandvliet (douane). A droite, les bâtiments abandonnés de la douane, au fond le hangar qui pouvait abriter deux voitures. Ici arrivait autrefois le tram venant de Bergen-op-Zoom (Pays-Bas).

(1) Les machines à vapeur vicinales étaient plus lourdes et avaient trois essieux.

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

NAISSANCES

ADMINISTRATION CENTRALE

Johan-Marie chez M. DROOGMANS R. (Sterrebeek).
Margareta chez M. LOECKX A. (St-Genesius-Rode).
Lutgart chez M. D'HONDT L. (De Pinte).

BRABANT

Benjamin chez M. BEELEN J. (Chastre).
Karin chez M. LENSECLAES M. (Overijsje).
Lutgarde chez M. DE MOYTER A. (St-Kwintens-Lennik).
Martine chez M. GLINEUR M. (Genappe).
Luc chez M. DE VITS J.B. (Kester).
Anne chez M. VAN BELLE N. (St-Gilles-Bruxelles).
Christine chez M. DE HERTOOG Fr. (Wambeek).
Eliane chez M. JACOBS J. (Sauvenière).
Sonja chez M. DE MEY J. (Teralfene).
Carine chez M. ROBERT L. (Nivelles).
Myriam chez M. DE SMET R. (St-Pieters-Leeuw).
Dorine chez M. VAN DAMME A. (Grimbergen).
Christine chez M. LAUREZ N. (Villers-la-Ville).
Stefaan chez M. VERDICKT M. (Grimbergen).
Linda chez M. BILLENS G. (Wambeek).
Roger chez M. DE SAEGER J. (Schepdaal).
Jos chez M. DE KOCK P. (Asse).
Dany chez M. BOVIJN J. (Balegem).
Jean-Marie chez M. GOVAERTS E. (Meisse).
Greta chez M. VAN DER BORGH M. (St-Kw.-Lennik).
Stephaan chez M. RAVEYTS J. (Anderlecht).
Brigitte chez M. VERELST Ed. (Grimbergen).
Carine chez M. FOUBERT M. (Smeerebbe-Vloerzegem).

HAINAUT

Marianne chez M. POUCKET A. (Montignies-s/Sambre).
Sylviane chez M. DERYCK M. (Jumet).
Gérard chez M. HUBERLAND W. (Jumet).
Patricia chez M. ADAM R. (Jumet).
Marie-Christine chez M. DURDUR A. (Montignies-St-Christ.).
Martine chez M. POURTOIT R. (Fayt-lez-Manage).

Caryl chez M. ROUSSEAU W. (Wasmuël).
Jean-Michel chez M. VIVIER J. (Dour).
Louise-Marie chez M. DUPONT N. (Wasmes).
Monique chez M. VAN HERREWEGHEM (Houdeng-Aim.).
Viviane chez M. VERLEYEN L. (Irchonwelz).
Myriam chez M. BOURGEOIS R. (Gosselies).
Daniel chez M. TUBIERMONT L. (Roux).

LIEGE

Patrick chez M. BRONFORT A. (Sart-lez-Spa).
Lisette chez M. DAENEN Cl. (Vlytingen).
Philippe chez M. LEMANS P. (Poucet).
Pierre chez M. MASY A. (Hollogne-sur-Geer).
Jean-Claude chez M. MOHR R. (Welkenraedt).
Marie chez M. PIROTTE A. (St-Georges-s/Meuse).
Nadine chez M. POELMANS N. (Vreeren).
Jean-Louis chez M. RENARD V. (Jupille).
Marina chez M. THOMAS F. (Oreye).

NAMUR-LUXEMBOURG

Jocelyne chez M. GRANDFILS F. (Villers-en-Fagne).
Jocelyne chez M. SCHLECHTER E. (Houffalize).
Martine chez M. ELOY A. (Fosses).
Joseph chez M. DESCHAMPS G. (Bioul).
Betty chez M. ALEXANDRE J. (Morville).
Corine chez M. PIETTE A. (Namur).

MARIAGES

BRABANT

M. CORBEELS Jules a épousé Mlle COOSEMANS Irma.
M. VAN EVERBROECK W. a épousé Mlle CARDOEN.
M. SALLE Georges a épousé Mlle CREMERS Esther.
M. GEEROMS Jozef a épousé Mlle LEEMANS Delphina.
M. DE BACKER Joannes a épousé Mlle SONCK Luciana.

LIEGE

M. MOHR Rodolphe a épousé Mlle MARICHAL Maria.
M. FRAINEUX Hubert a épousé Mlle PARTHOENS F.



Agents des Groupes mis à la pension

Mois de sept.-oct. 1960	Années de service	Groupe
TIELEMANS O., ouvrier d'élite . . .	47	Brabant
DE GROEF A., conducteur él. . . .	46	»
BROOS R., ouvrier qual.	40	»
VAN CASTEREN J., piocheur	39	»
VAN WAESBERGHE R., manoeuvre	37	»
CNOPS F., machiniste	36	»
FANUEL M., chef-receveur	32	»
SMEESTERS K., ouvrier qual. 1° cl.	24	»
DELPORTE H., ouvrier qual. 1° cl. .	20	»

HENKINET A., brigadier	36	Liège
LISMONT C., receveur	35	»
HOPMANS E., receveur	34	»
BRAINE M., conducteur él.	32	»
CROMMEN J., piocheur	19	»
HARTH J.B., contrôleur	49	Namur-Lux.
DEGODENNE L., receveur	38	»
CLOSQUET J., chef-piocheur	34	»
BILQUIN E., conducteur él.	32	»
DELAUOIS E., ouvrier qual. 1° cl. .	41	Hainaut
MARIEN E., conducteur él.	36	»
VANDERCAPPELEN E., ouv. qual.	34	»
DE STERCKE A., piocheur	24	»
VAN LOON M., machiniste	34	Anvers
FONTEYN C., chauffeur	33	»
HUYSMANS L., receveur	27	»
VAN POTTELBERGHE E., man.	33	Flandre Or.
DONDEYNE H., conducteur él. . . .	33	»
GERMEYNS O., receveur	33	»
DE POORTERE A., receveur	27	»
TIMMERMAN M., conducteur él. . . .	47	Flandre Occ.
SCHOLLAERT L., commis pp.	45	»
SPRIET A., receveur	36	»
DRIESEN E., contremaitre 1° cl. . .	48	Limbourg
RAMAKERS A., chef-piocheur	31	»
VANDERSMISSEN L., piocheur	25	»

La Journée du Souvenir à Bruxelles

Le 11 novembre, à 10 h. 30, plusieurs délégations du personnel étaient réunies dans le hall de l'Administration Centrale pour rendre hommage aux agents décédés par faits de guerre. M. Hoens, Directeur Général, accompagné de M. Declercq, Inspecteur Général, vint serrer la main des délégués et salua les fonctionnaires qui avaient tenu à assister à la cérémonie, parmi lesquels M. Mor-nard, Ingénieur en chef, et M. Romain, Inspecteur en chef. Ensuite, après un instant de recueillement, le Directeur Général déposa une couronne au pied de la stèle commémorative.

Il fut suivi de M. Cuvelier, Directeur du Groupe du Brabant, qui remit une gerbe offerte par l'atelier de Cureghem.

A sa suite, M. Vanderbruggen, président de l'Amicale Nationale des Combattants et Résistants de la S.N.C.V., entouré de plusieurs membres du comité, déposa une gerbe enrubannée.

Les délégués du club sportif « Espoir Vicinal », accompagnés du portedrapeau, vinrent alors s'incliner et apportèrent leur hommage fleuri.

MM. Vanden Eede et Cornellie, respectivement président et vice-président du Cercle « Entre-Nous », déposèrent un coussin de roses et de chrysanthèmes.

Nous avons revu, comme chaque année, M. De Rijke, ancien agent de Cureghem, et M. Alphonse Glibert, Inspecteur principal, pensionné de l'Administration centrale, lequel évoqua, après la cérémonie, les souvenirs précis qu'il conservait de cette splendide journée du 11 novembre 1918, qui vit la fin du cauchemar de quatre ans de guerre de tranchées.

*

Au dépôt de la rue Eloy.

La veille du 11 novembre a eu lieu, à Cureghem, la traditionnelle cérémonie d'hommage à la mémoire de trois agents du dépôt exécutés au cours de la guerre 1940-1945.

Namur-Luxembourg

SECURITE...

Tout récemment, le personnel au grand complet de l'atelier de Seilles a assisté à la projection des films « Le drapeau jaune » et « La Légende de Jean Prudent » lesquels, faut-il le souligner, ont plu tout spécialement à l'assemblée. Celle-ci peut d'ailleurs être fière des résultats obtenus jusqu'à présent tant au concours vicinal « Inter-Groupes » qu'à celui attribué par la Province de Liège aux entreprises installées sur son territoire.

On se souviendra que c'est le personnel de Seilles qui a remporté deux fois consécutivement (en 1957 et en 1958) le Trophée du Concours « Inter-Entreprises » de la Province de Liège. Dès maintenant, on peut avancer qu'il est virtuellement le lauréat pour l'année 1959.

Cette nouvelle ne pourra que réjouir nos lecteurs. C'est aussi à ce même personnel, qui a contribué pour une part prépondérante au résultat exceptionnel obtenu l'an dernier, que vient d'être confiée jusqu'à la fin de l'année, par M. Dulieu, Directeur régional, la garde du « Trophée Comte de Lichtervelde » décerné au Groupe Namur-Luxembourg.

A l'atelier de Seilles... Sécurité n'est pas un vain mot...

ACTES DE PROBITE

Léon Antoine, de Namur, a trouvé et remis un porte-monnaie contenant 457 F. Albert Brosse, de Forges, un porte-monnaie contenant 143 F. Henri Mathieu, de Namur, un sac de dame contenant 1.900 F. Louis Solbreux, de Salzinnes, un portefeuille contenant 1.400 F et Maurice Pairaux, de Namur, un sac de dame contenant 1.500 F.

ENCORE UN ACCIDENT EVITE

Récemment, rue Pépin, un enfant traversa brusquement la rue ; il se trouva à quelques mètres d'un autobus conduit par Gilbert Gossiaux qui, grâce à son sang-froid, put éviter un accident grave.

M. LALOUX,
correspondant,

Les PROPOS du Contrôleur BOUDARD

BOUDARD : J'ai pu me rendre compte l'autre dimanche, que le métier de chef de mouvement n'était pas toujours tout rose. Je m'étais rendu dans un important village qui organisait un cortège folklorique.

RECEVEUR : On avait mis sur pied des spéciaux ?

B. : Justement, mais au point de départ de l'autobus, aucun avis ne les annonçait et, suivant l'horaire (du dimanche), nous aurions dû attendre 1 h 1/2, car un bus venait de partir ; plus de vingt personnes attendaient et je ne savais que répondre à ma femme qui était furieuse.

R. : Vous êtes finalement tous partis bien avant ?

B. : Mais oui, un service spécial est venu prendre ces amateurs de folklore pour les mener sur place, juste à 3 h. Durant l'après-midi je vis le chef vicinal se démener au milieu d'embouteillages constants et le soir, au retour, je suis allé lui dire bonjour.

R. : Vous vous êtes plaint de ce manque d'information ?

B. : Non, je l'ai laissé parler. C'est ainsi que j'ai appris que jusqu'à midi, il avait hésité à mettre deux spéciaux en route, car le dimanche précédent, pour le début des fêtes, les spéciaux n'avaient apporté aucune recette supplémentaire.

R. : C'est le beau temps qui l'a décidé ?

B. : Oui, et heureusement, car ce fut un succès de foule. Il me raconta qu'à un moment, comme quatre autos bloquaient notre bus à un croisement, il fit constater la chose, par gestes, au Commissaire en chef qui essayait de canaliser le trafic et celui-ci jeta les bras au ciel ! Notre chef alla parler, d'un ton ferme, aux conducteurs d'autos, leur fit faire des manœuvres et finalement le bus put passer.

R. : Tout était pour le mieux dans le meilleur des mondes.

B. : Ce n'était pas l'avis du Commissaire qui, un peu plus tard, vint menacer notre chef d'un rapport circonstancié s'il récidivait, car lui étant sur place, il devait seul régler la circulation.

R. : Et que répondit notre chef ?

B. : Très diplomate, connaissant notre homme, il plaida coupable tout en lui faisant admettre qu'il n'avait agi que dans l'intérêt général. Je me suis dit que si nos Chefs de station n'ont pas les mêmes responsabilités que ceux du grand chemin de fer, ils doivent, par contre, fréquemment prendre des décisions immédiates sans avoir le temps d'en référer au chef de service.

R. : Vous disiez que vous auriez aimé que les voyageurs soient avisés de la mise en route de ces autobus spéciaux.

B. : Bien entendu, et aussi et surtout, que le personnel de la ligne sache que spéciaux seront mis en route ce jour-là, ce qui n'était pas le cas. Car voyez-vous quand nous voulons acheter quoi que ce soit dans un magasin, nous pouvons l'examiner à l'aise et même l'essayer AVANT l'emploi. Mais quand il s'agit d'un service public, le client ne peut le juger qu'APRES l'avoir utilisé, il faut donc que ce service soit excellent.

LES LONGUES CARRIÈRES



R. Van Waesberghe.

Est entré à la Société le 20-10-1920 comme manœuvre au dépôt de Grimbergen, près de Bruxelles, et il n'a jamais quitté cette station.



L. Degodenne.

Est entré en service le 28-9-1913 comme receveur à Morville, où se trouve le dépôt de la ligne Dinant - Florennes ; il y a connu trois moyens de transport.



Ch. Lismont.

Est entré le 28-1-1923 comme receveur au dépôt de Liège-St-Gilles auquel il est resté fidèle.

LES LONGUES CARRIÈRES



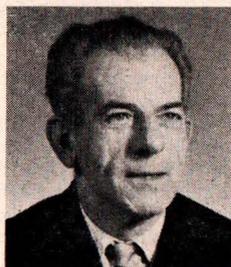
C. Laloux.

Entra aux Vicinaux à l'âge de quatorze ans à l'atelier de Morville. Devenu chauffeur en 1910, puis receveur en 1911, il fut nommé chef de station en 1923 à Morville. Promu chef de Mouvement à Lierneux en 1942, il termina sa carrière à Onoz-Spy.



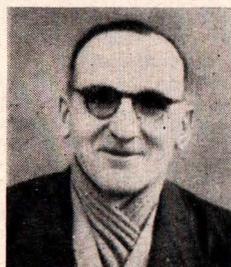
J. Vandekerckhove

Est entré en service aux Vicinaux du littoral le 16-8-1923. Affecté au dépôt d'Os-tende, comme piocheur, il y passa toute sa carrière.



J. Geenen.

A débuté comme receveur le 20-6-1918 sur les lignes de la région de Turnhout. Il est resté attaché à ce dépôt jusqu'à sa mise en retraite.



A. Van Brouane.

Fut engagé le 29-5-1913 comme ouvrier d'atelier à Waremmé. Il devint machiniste à Bressoux en 1925 où il termina sa carrière après avoir passé quelques années à Waremmé.



A. Dehaspe.

Est entré en service comme receveur à Anderlues le 7-6-1921. Il a desservi les lignes du Centre pendant 39 ans.



E. Cnops.

A débuté comme chauffeur le 5-7-1915 à Louvain et fut nommé machiniste en 1928. Il travailla, ces dernières années, à Kessel-Lo.



R. Broos.

Est entré en service, comme manœuvre, le 1-2-1913 à l'atelier de Kessel-Lo qu'il n'a jamais quitté. Il a terminé sa carrière comme ouvrier qualifié.



O. Tielemans.

A débuté à l'atelier de Cureghem comme peintre le 1-6-1910. Il fut nommé ouvrier qualifié le 1^{er} juillet 1947. Durant près d'un demi-siècle il a peint un matériel roulant très varié.



J. Van Casteren.

Est entré en service le 17 juin 1914 comme piocheur à Haacht. Il devint machiniste, puis reprit son ancien métier.



M. Timmerman.

Est entré le 2 juillet 1912 comme conducteur électrique sur les lignes du littoral et il n'a pas changé de métier. Son dépôt d'at-tache était Knokke.

Littérature ferroviaire

UNE DYNASTIE DE CHEMINOTS

Notre confrère « Le Rail », organe mensuel des Œuvres sociales de la S.N.C.B., nous a fait parvenir un livre d'une soixantaine de pages qu'il vient d'éditer.

Il s'agit d'une œuvre de M. Joseph Delmelle, qui a obtenu une mention spéciale au grand concours littéraire « Prix du Directeur Général de la S.N.C.B. 1958 ».

L'auteur est né à Jambes, le 25 novembre 1919. S'il s'est fait une situation à la S.T.I.B. (Tramways Bruxellois), il s'est acquis également une place dans le mouvement littéraire.

Lauréat de plusieurs prix de poésie, il a écrit douze recueils de vers. Il y a plusieurs années, nous avons fait paraître un court poème de J. Delmelle, inspiré par le tram et tiré d'une plaquette « Tramways » (1946).

Mais ces derniers temps, c'est surtout comme chroniqueur artistique, littéraire

et touristique qu'il a prodigué une extraordinaire activité.

Nous recommandons vivement la lecture de cette histoire anecdotique des chemins de fer belges ; le récit du départ du premier convoi de 1835 est particulièrement bien documenté.

On peut se procurer ce petit volume (65 pages) en versant la somme de 30 F au C.C.P. 10.10 de la S.N.C.B.-Edition Le Rail, 76, rue Belliard, Bruxelles 4, en mentionnant sur le talon : Dynastie Cheminots.

Nouvelles des Exploitations

GRUPE DE LA FLANDRE OCCIDENTALE

Nous avons été autorisés à fusionner deux services d'autobus Bruges - Koolkerke et Bruges - Damme, en un seul service public d'autobus Bruges (station) - Koolkerke - Damme. Longueur de la nouvelle ligne : 10 kilomètres 893.



NOËL

Une fête pas comme les autres

DECEMBRE est le mois des fêtes et parmi les réjouissances le réveillon de Noël constitue une fête de famille par excellence, car le « Noël » passé chez soi est certes le plus intime et le plus vrai. C'est à la maîtresse de maison de veiller à rendre l'ambiance accueillante et c'est dans le but de l'aider dans cette tâche que nous lui donnons ici quelques conseils.

Décoration de la table.

Les enfants aimeront de participer à la décoration de la pièce principale avec des banderoles découpées dans des feuilles de papier multicolores, ornées par-ci par-là de branches de sapin ou de houx.

Si vous avez acheté un sapin, tant mieux mais ne croyez pas que ce soit indispensable pour la réussite de la fête.

La table mérite une décoration spéciale ; maman aura choisi la plus belle nappe et quelques fleurs jetées çà et là, la pareront. On peut également poser sur la table des branches de sapin ou quelques touffes de houx ou de gui, mais faites attention aux baies qui sont toxiques. Il faudra veiller à ne pas placer les assiettes trop près les unes des autres, afin que chaque convive ait ses aises au cours d'un repas qui sera peut-être long. Ne vous tracassez pas pour les verres ; un grand verre pour l'eau ou la bière et un plus petit pour les vins suffiront à chaque convive.

Des bougies sur la table donnent toujours un joli effet et leurs flammes créent une atmosphère un peu mystérieuse ; si vous ne disposez pas de bougeoir à branches, nous vous suggérons d'acheter deux ou trois verres de couleur, sans pied ; mettez, dans le fond, de la pâte à modeler et vous y ferez tenir les bougies dont la cire pourra couler sans danger.

Vous pouvez aussi disposer sur la nappe des étoiles d'argent, des cheveux d'anges ou des petits personnages de la crèche.

Les menus.

On pourrait faire à Noël des menus compliqués, mais on peut présenter des plats très simples et délectables, qui seront peut-être mieux dans la note.

C'est ainsi qu'en consultant un livre de cuisine vous pouvez concevoir un menu qui ne demandera pas trop de travail de préparation.



La « bûche » termine traditionnellement le repas de Noël.

Vous pouvez aussi passer la veillée à peu de frais avec un repas tout indiqué pour la Noël : du boudin grillé noir et blanc, accompagné d'une compote de pommes et d'une purée de pommes de terre ou de croquettes, et pour le dessert des « mendiants » seront les bienvenus ; il s'agit, comme vous le savez, d'un mélange de noix, de noisettes, d'amandes, de figues sèches et de raisins secs.

Que ce soit un dîner chaud ou une simple collation, il est courant, dans nos régions, de déboucher à l'occasion des fêtes une bouteille de vin. Quel genre de vin faut-il choisir ? Il est difficile de donner un conseil en la matière, mais en général, en Belgique, les vins même de prix modeste sont de bonne qualité.

Ainsi tout a été passé en revue et maintenant il nous reste à vous souhaiter de joyeuses fêtes de fin d'année et à « ceux du Mouvement »... que le « roulement » leur soit favorable !

PRENEZ GARDE A L'ARBRE DE NOEL !

Evitez les connexions défectueuses des fils électriques autour de l'arbre de Noël.

Ne surchargez pas les circuits.

Evitez que les lampes ne touchent les branches de l'arbre.

Ne laissez pas jouer les enfants avec des jouets électriques sous l'arbre de Noël.

Quand vous quittez la maison ou que vous allez vous coucher, éteignez les lampes qui ornent l'arbre.

Prenez garde à votre arbre de Noël : c'est une bûche qui ne demande qu'à flamber.

Le 11^{me} Salon International des Chemins de fer

C'était la 6^e fois consécutivement que la S.N.C.V. participait au Salon International des Chemins de fer qui se tient, chaque année, à la Gare Centrale de Bruxelles.

Nous avons pris, cette fois, comme thème : les ateliers et centres d'entretien de la S.N.C.V. et, comme il était à craindre que tous les visiteurs ne sachent pas situer tel ou tel atelier dans son Groupe nous avons adjoint à chaque vue d'atelier une photo d'exploitation.

Sur la cloison qui fermait le stand, étaient disposées une douzaine de photos d'ancien matériel, représentant certains types de machines, d'autorail, de voitures électriques qui ont pu être sauvés et qui serviront un jour à l'histoire des Vicinaux.

Durant les 16 jours d'ouverture du Salon, de nombreux anciens numéros de « Nos Vicinaux » et de « Onze Buurtspoorwegen » furent enlevés journellement par les visiteurs, jeunes et vieux.

Le clou du salon fut la participation des chemins de fer autrichiens qui fêtaient leur 130^e anniversaire. Cette date nous ayant paru pour le moins insolite (vu que c'est en 1835 qu'eut lieu l'inauguration du chemin de fer Bruxelles - Malines), nous demandâmes au délégué autrichien ce qu'il en était. Il nous apprit que la ligne de Linz à Budweis, créée sous le règne de l'empereur François I^{er}, était la plus ancienne ligne d'Europe, que dès 1828 une ligne ferrée à traction

hippomobile assurait le transport des marchandises, tandis qu'en 1830 (donc il y a 130 ans) fut ouvert un service public « voyageurs » (öffentlich betrieb) ; ce n'était donc pas une ligne privée comme celle de Lyon à St-Etienne.

Ajoutons que le conservateur du Musée des Chemins de fer de Vienne avait amené à Bruxelles quelques-unes de ses plus belles maquettes.

Le Salon, qui avait été inauguré par M. De Gryse, Ministre-Secrétaire d'Etat aux P.T.T., a connu un grand succès de foule.



L'EXPOSITION « ANVERS 1860-1960 »



L'an 1860 est particulièrement significatif pour l'histoire du port et de la ville d'Anvers. C'est en 1860, en effet, que la construction de nouvelles installations portuaires fut entreprise et, cette même année, le roi Léopold I^{er} inaugura les écluses et les cales sèches du Kattendijk. C'est également à partir de cette époque que le port et la ville ont connu un extraordinaire et rapide développement économique, social et culturel.

L'Administration communale a tenu à mettre en valeur toute l'importance de cette évolution, en organisant une exposition documentaire qui a permis au public d'avoir une vue d'ensemble des principaux événements qui ont amené Anvers à sa puissance actuelle.

Notre Direction régionale avait été invitée, avec les Tramways d'Anvers, à collaborer à la présentation d'un stand consacré à l'évolution des transports en commun.

Dans la partie occupée par la Société T.A.O., nous avons spécialement admiré une photo, très nette, montrant un omnibus, avec des voyageurs sur l'impériale, assurant le service Jardin Zoologique - Gare Est.

La photo ci-contre montre les anciens documents photographiques que nous y avons exposés : le tram vicinal à cheval au Klapdorp (place située au centre d'Anvers), le tram à vapeur dans notre gare de Zurenborg ainsi qu'une vue peu connue, l'A.R. 6 mis en service en 1933 entre Anvers (rive gauche) et Hamme. Diverses cartes indiquaient les étapes de la pénétration et du développement des tramways vicinaux dans la métropole.

Nous exposons encore, sous vitrine, deux maquettes appartenant à des agents, et représentant une machine à vapeur et une motrice type S.

PIETONS

ATTENTION

Le développement actuel de la circulation routière exige de tout usager une attention éveillée à chaque instant.

Si le piéton semble le « paria » de la circulation routière, s'il est le plus faible et le moins rapide de cette circulation, il doit cependant la respecter et n'y porter aucune entrave, **tout en veillant à sa propre sécurité.**

Cette dernière constatation résulte bien des règles spéciales applicables aux piétons et qui sont reprises à l'article 48 du Code de la Route.

Ecoutez :

- s'il n'existe ni trottoirs, ni accotements en saillie ou s'ils sont impraticables, les piétons empruntent les accotements de plain-pied. **Ils doivent toutefois permettre** les manœuvres d'arrêt, de croisement ou de dépassement des conducteurs en se rangeant, au besoin, près du bord extérieur de l'accotement,
- lorsque les piétons empruntent la piste cyclable, **ils doivent céder** le passage aux bicyclettes et cyclomoteurs,
- lorsque les piétons empruntent la chaussée, **ils doivent se ranger** le plus près possible du bord de celle-ci, dès qu'ils perçoivent l'approche d'un véhicule.

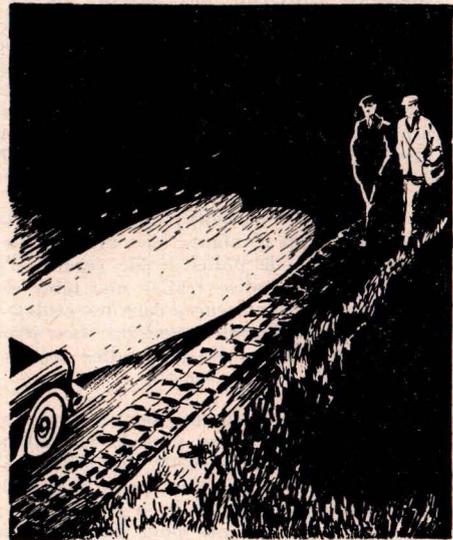
Que le piéton soit bien persuadé que, en cas d'accident corporel, c'est lui qui est perdant d'avance, dans presque tous les cas.



Aussi, sa plus grande sauvegarde est sa prudence.

L'application des quelques règles de prudence qui vont suivre, vous permettent de mettre toutes les chances de votre côté et d'éviter peut être un accident grave.

- le trottoir ou l'accotement en saillie est le « chemin » du piéton. Empruntez-le.
- aux traversées de rues, respectez la signalisation ; ne vous élancez pas pour traverser quand même à la dernière seconde lorsque les feux de signalisation vont vous interdire le passage.



- **sur les routes non bordées de trottoirs ou accotements en saillie, marchez dans le sens inverse de la circulation des véhicules.**

- dans les passages protégés n'abusez pas de votre droit ; regardez en tous sens si un véhicule ne survient pas, qui serait susceptible de vous renverser, en particulier si vous traversez à peu de distance de celui-ci.
- ne courez pas sans nécessité absolue, surtout pour traverser une rue. Bien sûr, ce n'est pas toujours agréable surtout lorsqu'on est pressé pour arriver à l'heure. Pour cela, quittez à temps votre maison, il vous appartient d'évaluer la durée nécessaire pour effectuer votre trajet.

Si vous avez le bon sens de suivre ce conseil, vous pourrez ainsi voir arriver les véhicules et vous garer aussitôt en cas de besoin.

- méfiez-vous de traverser devant un véhicule à l'arrêt ou devant un véhicule lent et encombrant. Un autre véhicule peut surgir.
- ne circulez pas à l'extrême bord des trottoirs ; vous risquez d'être heurtés par des véhicules circulant sur la chaussée ou, en cas de glissade, d'engager la chaussée.
- de nuit, et par temps de brouillard, lorsque vous marchez sur une route, signalez-vous à l'attention des véhicules ; sachez que le conducteur d'un véhicule ne vous aperçoit à la lueur de ses phares que lorsqu'il est tout près de vous.

Signalez-vous, ne serait-ce qu'au moyen d'un mouchoir ou d'une écharpe blanche.

Rappelons ici qu'une ceinture réfléchissante peut rendre de bons services dans pareil cas. Adressez-vous à votre chef de sécurité si la chose vous intéresse.

Piétons, suivez ces conseils et dites-vous surtout qu'il est préférable de perdre quelques secondes à attendre que s'écoule le flot des véhicules plutôt que de perdre la vie à vouloir le couper ou s'y insinuer.

Les patrouilles scolaires en Belgique

L'exemple de Ghlin sur la ligne Mons-Ghlin-Baudour

Nous voudrions entretenir nos lecteurs du cas d'une commune d'importance moyenne qui nous paraît avoir fait une application particulièrement heureuse des principes dont peuvent s'inspirer les autorités soucieuses d'assurer la protection de la jeunesse scolaire. Il s'agit de Ghlin-lez-Mons, commune étendue (2.400 Ha) qui compte 8.000 habitants. L'agglomération est sillonnée par de nombreuses rues tortueuses et étroites, et traversée par la route Mons-Tournai, où la circulation est intense aux heures de pointe.

Il fut un temps où l'on enregistrait chaque année, à Ghlin, de 5 à 10 accidents d'enfants, avec blessures sérieuses. Emue de cette situation, la police locale résolut d'y remédier. Le commissaire de police réalisa une table de circulation et l'on donna des conférences dans les écoles. Ensuite des patrouilles scolaires furent organisées. Les jeunes garçons et filles qui font partie des patrouilles reçoivent leur formation au début de l'année scolaire.

Le corps de police, qui compte quatre agents et deux gardes champêtres, assure d'une part la surveillance des patrouilles et d'autre part la sécurité des élèves là où les patrouilles ne fonctionnent pas. Car, nous y insistons tout spécialement, si la police de Ghlin a fait confiance aux patrouilles scolaires, elle n'a pas pour autant estimé qu'il s'agissait là d'une solution facile, universelle, applicable dans tous les cas. Là où la situation commande d'autres mesures de sécurité, on ne peut pas se borner à constater que la tâche dépasse les possibilités des patrouilles. Il faut que la police se charge elle-même de la protection des élèves.



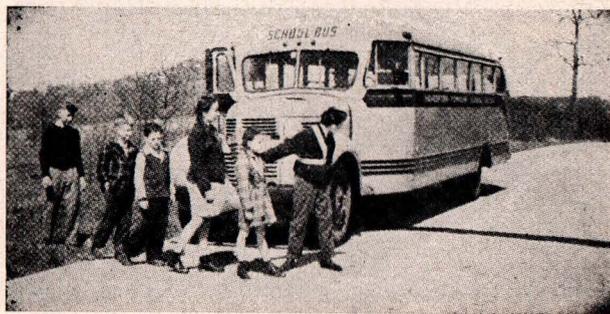
Ces petits piétons qui arrivent à l'école, comment traverseraient-ils cette route à trafic intense et rapide, s'ils ne bénéficiaient pas de la protection de leur compagnie ?

L'organisation des patrouilles scolaires de sécurité aux U.S.A.

« Patrouilles scolaires » est l'expression dont on se sert habituellement pour désigner, en français, les élèves d'une école chargés d'assurer la sécurité de leurs condisciples, soit à la sortie, soit à l'entrée de l'école. L'expression vient de l'anglais « School patrols », car ce sont les pays anglo-saxons qui ont été les premiers à expérimenter cette méthode de prévention des accidents. La première patrouille semble avoir fonctionné à Chicago en 1922.

La patrouille scolaire de sécurité routière en Amérique est organisée sur le plan communal, mais partout elle a reçu les plus chaleureux appuis des associations civiques et automobiles. Le rôle d'un membre de la patrouille est de rappeler aux enfants les règles de sécurité apprises à l'école et de veiller à ce que ses condisciples ne traversent la chaussée que lorsqu'il y a un moment de calme dans la circulation.

Les parents doivent donner leur accord avant qu'un enfant désigné puisse participer aux patrouilles.



Dans les rues, les membres des patrouilles veillent à ce que les règles apprises à l'école soient appliquées aux endroits où les patrouilles sont en fonction. Par une constante répétition, les bonnes habitudes de piéton conscient du danger, se forment et deviennent automatiques.

LES PATROUILLES D'AUTOBUS SCOLAIRES

Aux Etats-Unis, on a relevé que 7 millions d'enfants environ sont transportés chaque jour vers quelque 20.000 écoles dans environ 120.000 autobus d'écoliers.

Les patrouilles d'autobus ont été utiles en prévenant des accidents, surtout lorsque les enfants montent ou descendent du véhicule.

La photo ci-dessus montre que le membre de la patrouille est descendu le premier ; il s'est placé devant l'autobus et tient les enfants derrière son bras jusqu'à ce que le conducteur de l'autobus, de son siège, lui fasse signe que les enfants peuvent traverser.

Ces détails sont tirés d'une brochure de 60 pages éditée par l'Automobile Club d'Amérique et intitulée *Safety Patrol Handbook* dans laquelle on lit entre autres qu'il est conseillé d'organiser des réunions mensuelles entre les membres des patrouilles, le préfet du collège et le contrôleur des services d'autobus.

En parcourant la table des matières de ce manuel on est étonné de constater, une fois de plus, avec quelle minutie d'organisation, quel sens de la psychologie enfantine, les Américains ont mis point, depuis 1950, un système de sécurité routière sur le plan national dont les protagonistes sont des enfants de 10 à 16 ans.

L'ARTICLE 38

Nos chauffeurs d'autobus peuvent être amenés à rencontrer des patrouilles scolaires. Aussi voulons-nous leur rappeler l'article 38 du Code de la Route :

« Il est interdit aux usagers de couper :

- 1° un élément de colonne militaire constitué par une marche ou une colonne en mouvement ;

- 2° un groupe d'écoliers :
 - en rangs sous la conduite d'un moniteur ;
 - traversant la chaussée, à proximité d'une école, SOUS LA SURVEILLANCE D'UNE PATROUILLE SCOLAIRE ;
- 3° un cortège funèbre ;
- 4° un cortège circulant avec le consentement de l'autorité locale. »

Concours-record de Sécurité

SITUATION DES EQUIPES AU 31 OCTOBRE 1960.

COMMENTAIRES

Déjà sur les résultats de fin octobre 1960, nous aimerions faire en cette fin d'année un petit tour d'horizon.

Il est heureux de pouvoir constater que sur les 79 équipes en compétition à cette date, il y en a 60 qui ont l'honneur de se trouver sur la piste.

A l'équipe 4 du Groupe de Liège, qui se maintient toujours en première position avec 2086 jours, nous souhaitons la persévérance. Que l'année 1961

soit aussi heureuse pour elle ! Les équipes qui ont dépassé les 574 jours sans accident chômant en ce moment, peuvent franchir le cap de 1.000 jours en 1961.

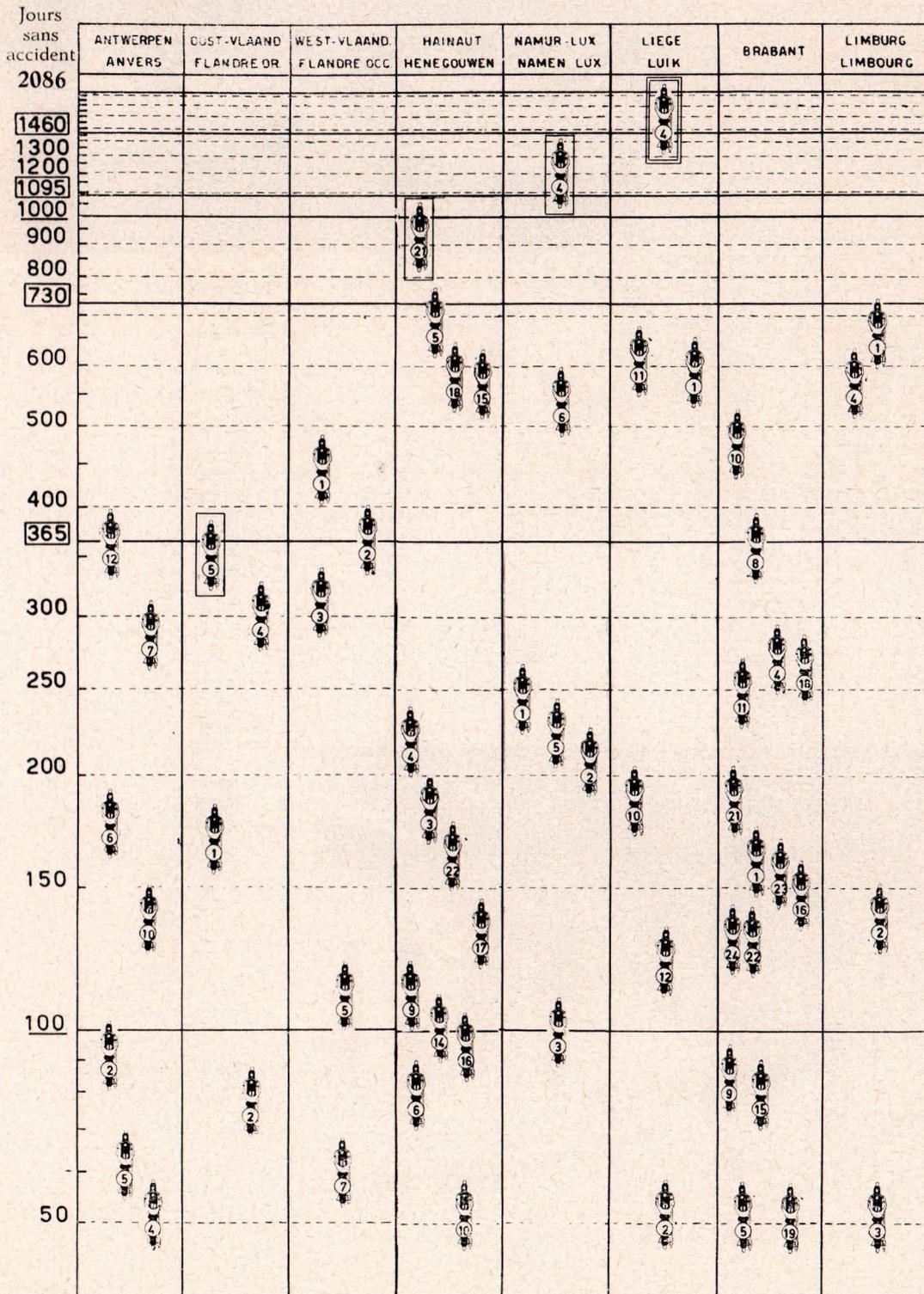
Huit équipes peuvent atteindre ce but. Nos meilleurs vœux les accompagnent.

Equipe 4 de Namur-Luxembourg n'oubliez pas qu'en 1961 vous pouvez franchir la borne de 5 ans sans accident chômant; onze autres équipes

sont déjà parvenues à dépasser la ligne de 365 jours. Continuez, vous êtes sur la bonne voie.

Pour terminer, nous disons à toutes les autres : « tenez le volant bien en main et l'année sera également heureuse pour vous ».

N.D.L.R. — La moto représentant l'équipe 15 du Brabant (atelier de Kessel-Lo) devrait être entourée d'un trait. L'erreur sera réparée la prochaine fois.



Le plus moderne et le plus vieux tramway de France

La ville de Saint-Etienne peut se flatter actuellement de posséder la ligne de tramways la plus moderne de France. L'ancien matériel à deux essieux a été en effet totalement remplacé au cours du premier semestre 1959 par 30 motrices type 7000 des Tramways Bruxellois.

Ce matériel est en service sur l'unique ligne subsistante du réseau de la Compagnie des Chemins de fer à voie étroite de St-Etienne, Firminy, Rive de Gier et extensions, qui traverse la ville d'Est en Ouest et relie le quartier de Bellevue à celui de la Terrasse.

Sur cette ligne le maintien des tramways s'est imposé en raison de l'importance du trafic nécessitant aux heures d'affluence un départ toutes les minutes et demie, sans que la fréquence aux heures creuses descende en dessous de 4 minutes, et aussi du fait qu'une partie de la rue empruntée est à sens unique et que seul le tramway avec une voie bien adaptée pouvait permettre sans aucune gêne pour la circulation, la desserte à contre-sens de cette importante artère.

Le trajet de 6 km, pratiquement en ligne droite, est couvert en 20 minutes environ, soit à la très bonne moyenne de 18 km/heure pour une ligne entièrement urbaine et dont les arrêts sont très rapprochés.

Les deux terminus de Bellevue et de la Terrasse sont en boucle. Il y a également un terminus intermédiaire en boucle, utilisé seulement aux heures d'affluence à la Manufacture.

Le dépôt est situé au terminus de Bellevue. La ligne est entièrement à double voie, à écartement métrique. Les arrêts ont été récemment réaménagés de manière à n'apporter aucune entrave à la circulation routière. A la place du Peuple, au centre de la ville, des pas-



A St-Etienne (France), à la place du Peuple, cœur de la cité, un souterrain, dont l'entrée est malheureusement cachée par le tram, relie le terre-plein central aux trottoirs latéraux.

sages souterrains pour piétons, strictement obligatoires, ont été établis et desservent les quais de tramways.

On y applique un tarif unique et c'est sûrement un des moins coûteux de France (0,20 NF). La modernisation a été effectuée sans l'apport d'aucune subvention.

**

Si Saint-Etienne avec son matériel 1959 possède le tramway le plus moderne, par contre le plus vieux matériel français encore en service circule, lui, sur

la courte ligne de Cauterets à La Raillère (Hautes-Pyrénées).

Cette ligne de 2 km, à écartement métrique et à double voie a été ouverte à l'exploitation en 1897. Elle est exploitée par la Compagnie des Chemins de fer à traction électrique de Pierrefitte, Cauterets, Luz, mais aucun raccordement n'existait à Cauterets entre la ligne de la Raillère et la ligne Pierrefitte-Cauterets supprimée en 1949, les deux gares étant distantes d'environ 1.500 m.

La ligne de La Raillère n'est exploitée qu'en été pour la desserte des bains de La Raillère. Le trajet, sans aucun arrêt intermédiaire, est couvert en 8 minutes. Les départs ont lieu toutes les 15 minutes, simultanément des deux terminus à la manière d'un funiculaire. La descente s'effectue, perche baissée, à la gravité, sans doute pour économiser le courant. Bien qu'en pente la ligne est entièrement à simple adhérence, sans crémaillère.

Les deux terminus sont en « cul de sac » et à voie unique. Le dépôt est à proximité du terminus de Cauterets. La ligne est entièrement en site propre. Elle traverse le Gave sur un pont métallique et coupe la route à la sortie de Cauterets par un passage à niveau non gardé.

Le matériel est d'origine et comporte 3 motrices (deux en service, une de réserve en service normal) à deux postes de conduite et à compartiments séparés avec portes s'ouvrant à l'extérieur. Les voitures portent encore des indications de classes, mais celles-ci sont sans valeur. Les tarifs sont de 0,6 NF pour un trajet simple et 0,8 NF aller et retour.



Le tramway de Cauterets - La Raillère près du passage à niveau de Cauterets. (Photo prise le 30-7-1959.)

J. BAZIN.