

# NOS VICINAUX

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

# NOS VICINAUX

Bulletin bimestriel d'information  
Affilié à l'Union des Journaux  
d'Entreprise de Belgique

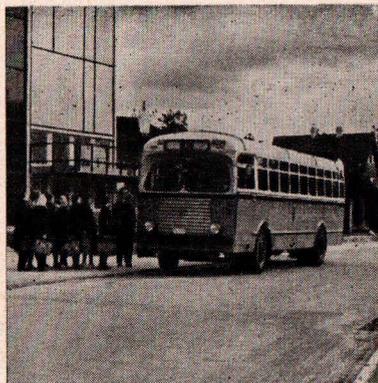
Rédaction : 14, rue de la Science

Bruxelles

Tél. : 11.59.90 — Ext. : 135

## Sommaire

Le Musée du Tram est créé . . .	2
28.000 km de services spéciaux .	4
La pénétration des trams dans Liège et la ligne Liège - Ton- gres . . . . .	6
Les initiatives belges dans la créa- tion des premières lignes se- condaires aux Pays-Bas . . .	12
Un effondrement à Fontaine-l'Évê- que sous la voie de la ligne 90 Charleroi - Mons . . . . .	14



### NOTRE PREMIERE PAGE.

Pour de nombreux transports d'éco-liers, nous avons recours aux services spéciaux décrits à la page 4 ; nous préférons toutefois les assurer, chaque fois que c'est possible, au moyen des services ordinaires. Voici le bus du service public Genk - Zwartberg - Houthalen, qui dessert l'école N.D. de Banneux à Genk (Limbourg).

# Le musée du tram vicinal est créé

A plusieurs reprises, nous avons parlé dans ce bulletin de la création de musées du transport à l'étranger.

Aussi nous est-il particulièrement agréable de pouvoir annoncer, dans ce domaine, une bonne nouvelle à nos lecteurs.

Sur proposition de M. le Directeur Général, le Conseil d'Administration a marqué son accord de principe pour la constitution d'un musée vicinal, comme il en existe dans plusieurs pays voisins. Généralement des associations d'amis des chemins de fer collaborent avec les sociétés de transport en commun pour la création de ces musées de matériel roulant et de souvenirs, qui se rattachent à des modes d'exploitation appartenant au passé. Le musée vicinal sera situé dans un dépôt désaffecté, à proximité de Bruxelles, où l'on a remis du matériel déclassé et rétabli dans son état d'origine.



A l'atelier de peinture de Cureghem, on remet en état une très ancienne motrice électrique.

Les installations fixes et le matériel roulant resteront la propriété de la Société Nationale, tandis que l'entretien et l'exploitation du musée seront confiés à une A.S.B.L. AMUTRA, Association pour le Musée du Tramway, dont les statuts paraîtront incessamment au *Moniteur belge*.

Le Comité qui a été constitué, a offert la présidence d'honneur à M. J. Cuvelier, Directeur du groupe du Brabant de la S.N.C.V. ; la présidence effective sera assurée par M. Dehon ; nous relevons encore comme vice-président : Monseigneur Cammaerts, Aumônier Général de l'Armée. Rappelons, pour ceux qui l'ignorent, que Monseigneur Cammaerts s'est toujours intéressé à l'histoire et au matériel des chemins de fer vicinaux ; nous pouvons bien dire ici qu'il a été l'avocat persuasif des amis du Musée vicinal auprès de M. Hoens, notre Directeur Général.

Il est prématuré de donner une liste complète du matériel qui a été sauvé et qui est actuellement remis en état dans les ateliers de la rue Eloi (voir photo), suivant les possibilités laissées par le travail normal.

Il faut encore compter une année de préparation et d'aménagement, mais le personnel et le public seront avisés, en temps utile, de la date d'ouverture, ainsi que de la cérémonie d'inauguration qui sera organisée par les jeunes qui forment le Comité d'action.

# CONSIDERATIONS ACTUELLES SUR LA CONDUITE DU PERSONNEL

*Depuis quelque temps, en Belgique, des idées parfois divergentes ont été exprimées au sujet des problèmes que pose la conduite du personnel. A l'étranger également, ces questions sont fort discutées. Nous croyons utile de vous présenter un éditorial paru dans l'Organe de l'Association Royale Néerlandaise des Sociétés de Transport « Nederlands Transport » (février 1961) et consacré à cette question.*

Nous n'aurons guère de contradicteurs en disant que par les temps qui courent, diriger du personnel est une chose difficile. Et lorsque nous disons « difficile », nous ne voulons pas seulement évoquer les difficultés provenant des tensions que connaît aujourd'hui le marché du travail, bien qu'elles jouent indiscutablement un rôle important.

Diriger du personnel est surtout difficile parce que tant de choses ont changé par rapport à un proche passé ! Les entreprises ont évolué, les employés ont évolué, toute la vie sociale a évolué et tout cela a influencé l'art de conduire les hommes.

Lorsqu'on réfléchit à tous ces problèmes, il est nécessaire avant tout de les envisager d'une façon positive.

On peut évidemment se lamenter et prétendre que tout allait mieux autrefois, que les gens manifestaient bien plus d'intérêt pour leur travail et qu'ils avaient bien plus le sens des responsabilités ; mais cette attitude ne nous mène pas très loin. Sans compter qu'on peut se demander si toutes ces affirmations sont exactes, ce dont nous doutons sincèrement.

Diriger du personnel, de nos jours, signifie essentiellement pratiquer l'autorité en tenant compte des hommes de ce temps, car, que cela nous plaise ou non, nous sommes exclusivement en relation avec des hommes de ce temps.

Et qu'ont-ils donc de spécial ces hommes de notre temps ? Ce sont des hommes qui possèdent un degré de culture plus élevé qu'autrefois, ayant d'autres besoins que jadis, des besoins plus nombreux d'ailleurs. Ce sont, en outre, des gens qui disposent de bien plus de moyens de délassement que leurs parents qui vivaient au début du siècle.

Les différences sont considérables. Ne pensons cependant pas que ceci soit spécifiquement un phénomène de cette époque. Il est au contraire vraisemblable que cette situation vaudra également pour la génération suivante et dans une proportion encore bien plus grande. Car la génération actuelle est celle qui a vu se réaliser de nombreuses améliorations sociales.

C'est surtout la génération dont une grande partie a subi personnellement les suites d'une sérieuse crise économique. Après elle, cependant, viendra une génération pour qui les réalisations sociales seront choses naturelles et pour qui, nous pouvons au moins le souhaiter, les mots « crise économique » ne seront qu'une notion purement historique.

Cette constatation, nous devons l'admettre de toute façon si l'on veut arriver à une saine gestion du personnel.

On devra d'ailleurs réfléchir au fait que du côté de l'employeur il y a aussi quelque chose de changé.

Il n'y a pas si longtemps, réaliser des bénéfices était le seul objectif de l'employeur. Actuellement, l'employeur a comme but primordial d'assurer la continuité de l'entreprise.

C'est dans cette perspective qu'il faut considérer avant tout la pratique de l'autorité.

Cela signifie-t-il qu'aujourd'hui l'art de conduire les hommes doit être synonyme d'une direction faible et relâchée ?

Nullement.

Une direction moderne du personnel impose une première exigence : une délimitation des droits et des devoirs ainsi qu'une discipline convenable.

En ces temps-ci et en réalité dans une plus grande mesure que dans le passé, il s'agit pour les employeurs d'endosser leurs responsabilités et d'être à même de le faire.

La différence entre hier et aujourd'hui gît, dit-on, dans les méthodes.

Bon, d'accord ; actuellement on travaille moins longtemps et l'on est probablement moins vite disposé à produire un effort supplémentaire.

Mais là n'est pas l'essentiel de la question, car ceci n'est pas tellement une question de changement de mentalité mais d'une nécessité sociale devenue moins pressante.

Ce dernier point est très important. Les employés et ouvriers sont devenus plus indépendants, grâce aux conditions sociales qui, non seulement, ont changé mais se sont améliorées.

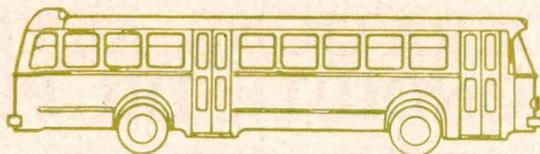
Et comme ceci est un fait indiscutable il faut, avant tout, en tenir compte dans la conduite du personnel dans les temps actuels.

On peut le faire en « dorlotant » le personnel, mais ceci n'est certainement pas la bonne méthode.

Au contraire, il est nécessaire de formuler des exigences sévères, on doit réclamer le sens des responsabilités. La création de conditions convenables de travail doit être conçue dans cet esprit et pas seulement en ayant en vue le maintien en service du personnel.

C'est à l'esprit d'équipe que l'on doit faire appel pour créer un lien avec l'entreprise. Non plus en se basant sur l'état de besoin de l'employé, mais sur l'idée de la « fierté » envers l'entreprise. Donc pas de direction faiblarde ou hésitante, mais une direction moderne efficace. Plus de glorification sempiternelle du passé (des « méthodes de papa » pour paraphraser une définition célèbre) mais une prise en considération positive du monde d'aujourd'hui, y compris des hommes d'aujourd'hui et leur mentalité d'aujourd'hui, qui ne doit pas souffrir, au départ, d'un préjugé défavorable.

**28.000 Km  
de**



**services  
spéciaux**

**I**L est une importante activité de notre exploitation dont peu de gens connaissent les détails et qui cependant fonctionne depuis une douzaine d'années.

En effet, dans certaines régions du pays on rencontre des autobus à livrée rouge sur des routes, dans des rues, à des endroits qui n'ont jamais été desservis par des services publics réguliers et dont les horaires ne figurent pas à l'indicateur officiel des Vicinaux.

Le film de destination de ces autobus porte toujours la même mention : « SPECIAL ». Ces services spéciaux sont actuellement au nombre de 826 et ils s'étendent sur 28.000 Km, ce qui est considérable si l'on considère que l'ensemble de nos services publics d'autobus comporte 9.600 Km. Rien que dans la province du Limbourg, on compte 278 services spéciaux couvrant 11.156 Km, soit les 2/5 du kilométrage total.

Un grand nombre de ces services spéciaux sont affermés à des autocaristes privés qui possèdent le matériel disponible aux heures voulues. D'autres sont assurés au moyen de notre propre matériel. Ces services ont été créés, pour leur majorité, en vue du transport des ouvriers et des écoliers lorsque les services publics ne permettent pas d'assurer commodément les relations intéressées.

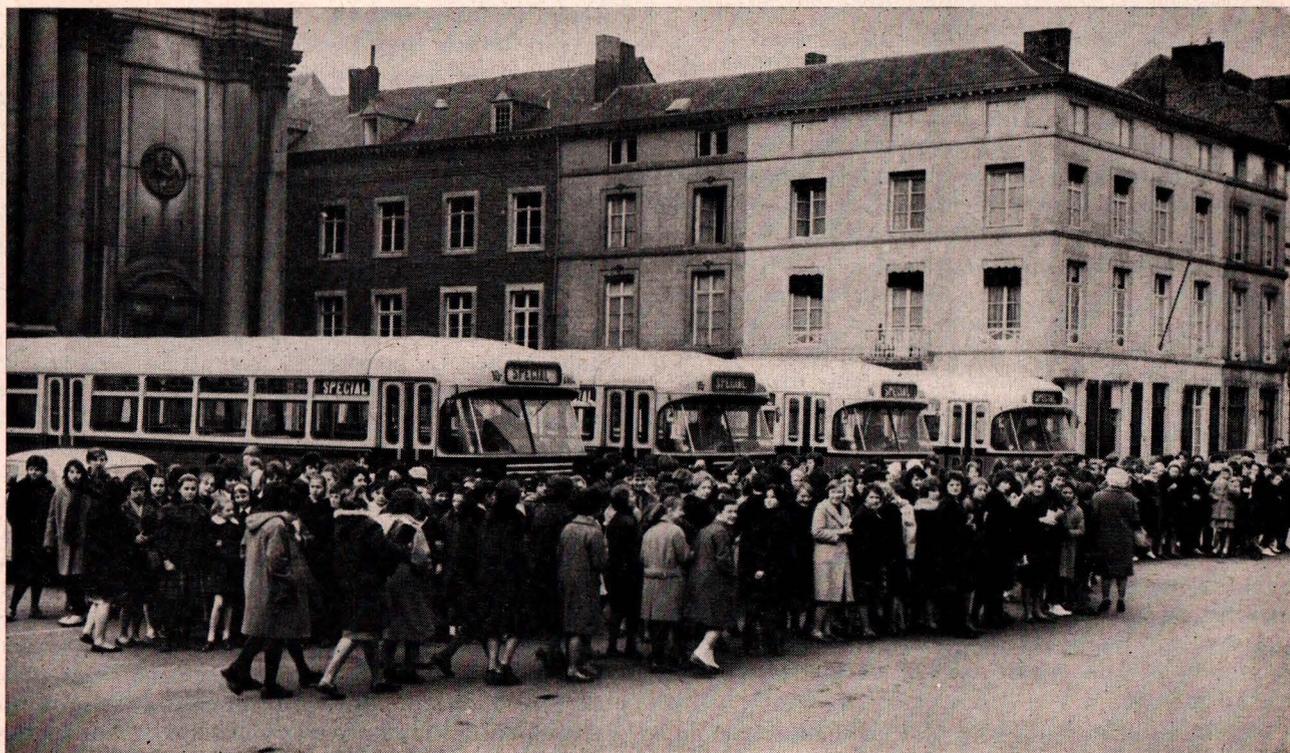
Nous allons examiner, séparément, ces deux clientèles des transports spéciaux. Notons qu'il existe également des services spéciaux organisés à intervalles plus ou moins réguliers vers les homes, colonies scolaires et autres institutions similaires.

#### **Les transports spéciaux pour ouvriers.**

Les statistiques provenant du Ministère des Communications font apparaître que chaque jour 35.000 ouvriers se déplacent par autobus et dans ce nombre 22.000 sont transportés par les services sous contrôle vicinal.

Les services spéciaux par autobus ont été créés en 1948 pour faciliter le transport de la main-d'œuvre et spécialement celui des ouvriers mineurs. Ainsi, par exemple, des autobus partant des régions de Turnhout, de Heist-op-den-Berg et d'Aarschot et même des Pays-Bas, vont « ramasser » les ouvriers dans de nombreux villages, en faisant presque du porte à porte, pour les mener aux Charbonnages du Limbourg. Certains de ces services assurent l'arrivée et le départ de trois équipes quotidiennes.

Depuis dix ans, l'attribution des lignes de services spéciaux est réglementée. Supposons qu'un industriel confie à un autocariste de la région le soin d'assurer le transport de ses ouvriers à des heures où les services publics font défaut. En



Place St-Aubin, à Namur, des services spéciaux d'autobus sont prévus chaque jour pour le lycée de jeunes filles.

vertu de l'accord passé entre le Ministère des Communications, la S.N.C.B. et la S.N.C.V., si la destination du service est située dans les provinces des Flandres Orientale et Occidentale, Brabant, Luxembourg et Anvers, le service spécial est placé sous le contrôle de la S.N.C.B.; par contre, si l'usine en question se trouve sur le territoire des provinces de Namur, Limbourg, Liège et Hainaut, le service spécial sera attribué aux Vicinaux.

Sauf pour le transport des mineurs dans et vers le Limbourg, dont l'organisation se trouve complètement entre les mains de notre Société qui dispose d'un capital spécial à cet effet, le transport de la main-d'œuvre par services spéciaux est généralement assuré par des autocaristes particuliers qui ont pris directement accord avec les industries.

La Société Nationale, détentrice des autorisations, désigne les exploitants privés, veille à une bonne coordination entre eux, en assume le contrôle et se charge des formalités administratives.



A la gare d'autobus du Nord, à Bruxelles, ces soldats et ouvriers de la Force aérienne, occupés à Zellik, prennent l'autobus qui leur est réservé.

fants, l'accès plus aisé vers les centres scolaires des régions où les transports publics sont rares ou inexistants, et parfois aussi, il faut le dire, la concurrence que se faisaient certaines institutions

qui sont d'application depuis la rentrée scolaire.

Le service doit être refusé (sauf exception dont question plus loin) si la relation demandée est déjà desservie par un service public. L'itinéraire et l'horaire des services publics doivent être appropriés dans toute la mesure du possible aux besoins des écoliers.

Un service spécial peut cependant doubler un service public dans le cas d'enfants en bas âge, devant emprunter des trajets encombrés et dangereux.

Si le service public ne peut être approprié, le Ministère autorisera un service spécial suivant les droits de priorité que peuvent faire valoir les services publics établis. Ce service spécial pourra être exploité soit en régie, soit par fermier.

Un autre genre de service spécial pour écoliers qui prend une grande extension depuis quelques années, est celui organisé à la demande des écoles, vers les bassins de natation. Il s'agit là de services où nos véhicules trouvent une heureuse utilisation pendant les heures creuses.

Pour l'année scolaire 1960-61, la S.N.C.V. exploite en régie 120 services spéciaux écoliers, 44 services dits « bains de natation » sans compter 86 services affermés à des autocaristes.



Cet autobus spécial vient de s'arrêter devant une école de garçons de la ville de Bruxelles; dans l'ordre, ceux-ci vont prendre place à l'arrière, laissant la partie avant aux filles d'une autre école.

### Les services spéciaux pour écoliers.

Les dangers que la circulation actuelle fait courir aux jeunes en-

scolaires, ont multiplié les services journaliers réservés aux écoliers.

Dans le cadre du Pacte Scolaire, l'autorité supérieure a pris, en 1960, de nouvelles dispositions

# La pénétration des trams vicinaux dans Liège

Les services vicinaux de tramways pénétrant jusqu'au centre de la ville de Liège se sont réduits de telle façon qu'il nous a paru utile de faire le point sur cette question.

Sur plan, quatre services électriques entrent dans Liège :

- le 53, Jemeppe - Liège,
- le 56, Grâce-Berleur - Liège,
- le 61, Tilleur - Liège, et
- Tongeren - Liège.

En réalité, il n'y a plus que le 61 et le tram de Tongres qui font encore la boucle sur la place Saint-Lambert, car depuis plusieurs mois, à la suite d'importants travaux de voirie, le 53 et le 56 sont exploités par autobus et, disons-le franchement, il est fort probable que ce mode d'exploitation soit maintenu. Aujourd'hui, le 61 est la seule ligne électrique urbaine vicinale et comme son remplacement par un service d'autobus est décidé pour un proche avenir, la ligne de Tongres sera isolée du dépôt de Liège-Saint-Gilles ; de plus, l'aménagement de quais d'embarquement pour autobus, Place Saint-Lambert, impliquera l'enlèvement des voies à cet endroit.

Cette situation nous a incités à établir la fiche d'identité de cette ligne électrique interurbaine dont la **plaque de destination** offre un exemple strict d'unilinguisme.

## LIEGE-TONGEREN

### LIGNE ELECTRIQUE INTERURBAINE DU GROUPE DE LIEGE

Dans le rapport de la S.N.C.V. de 1895, il est fait mention d'études entreprises pour la construction d'une section de ligne de Liège (place du Théâtre) jusqu'à Wihogne, avec utilisation partielle de la traction électrique. Relevons immédiatement cette indication du départ de la ligne, prévu à la place du Théâtre, car jamais les Vicinaux n'ont dépassé, à Liège, la place Saint-Lambert.

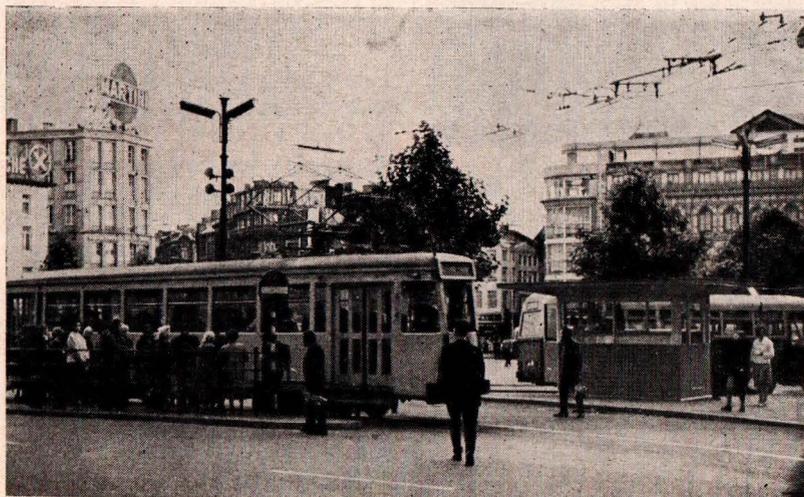
La prise en considération de cette nouvelle section fut accordée l'année suivante, et le 25 janvier 1898, nous obtenions la concession qui prévoyait notamment :

- la traction électrique du centre de Liège jusqu'à Rocourt (gare vicinale) ;

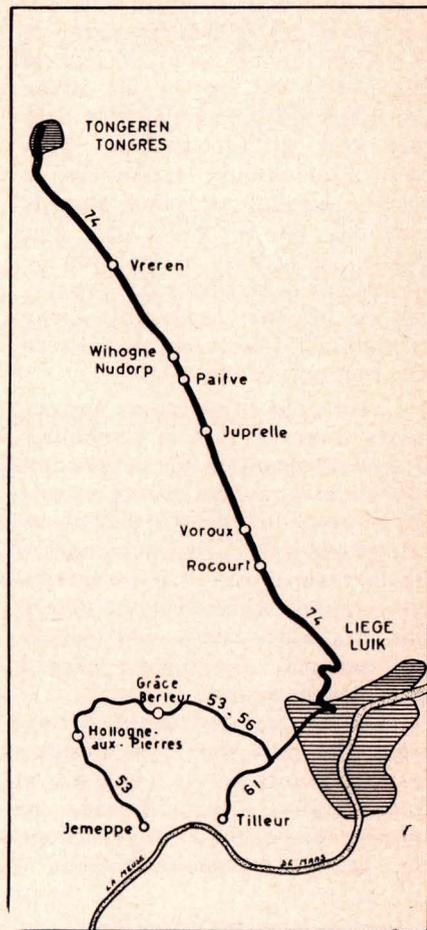
- la traction vapeur sur la section de Rocourt à Wihogne.

Le 18 janvier 1900, la voie est amenée jusqu'à Wihogne; le 14 août 1901 on inaugure l'exploitation électrique entre Liège (rue de l'Académie) et Rocourt et en 1904, nous obtenons la concession pour un prolongement jusqu'à Tongres ; quatre dates sont alors à retenir :

- le 24 août 1905, on exploite jusqu'à Vreren, à quelques kilomètres de Tongres ;
- en 1907, le 6 juillet, le tram électrique est prolongé, sur le territoire de Liège, jusqu'à la place Saint-Lambert ;
- en 1908, la ligne est exploitée jusqu'à Tongres ;



Place St-Lambert, le tram Liège - Tongeren s'apprête au départ. A droite, l'auvette réservée aux chefs de départ et contrôleurs des Tramways Unifiés et des Vicinaux.



- le 14-8-1932 : exploitation électrique sur Rocourt - Tongeren.

\*\*

La ligne électrique Liège - Tongeren est non seulement une ligne typiquement vicinale, mais c'est également la seule ligne électrique importante encore exploitée dans notre Groupe de Liège. Ses 19,805 km sont effectués en 50 minutes ; malheureusement le total des kilomètres parcourus et les recettes nettes sont en constante régression depuis quelques années.

La station vicinale à Tongres (voir photo) dispose d'un vaste terrain de manœuvre pour les autobus du Limbourg qui ont pour point de départ la plus vieille ville de Belgique.

Le tram part également de cette station, suit le large boulevard circulaire, tracé le long des anciennes fortifications ; à plusieurs endroits, on voit de vastes pans de murs d'enceinte constitués de gros moellons et recouverts de lierre. Ce large boulevard, où nous roulons en siège spécial, connaît un trafic automobile intense, car c'est la route qui mène vers Maastricht et la Hollande.

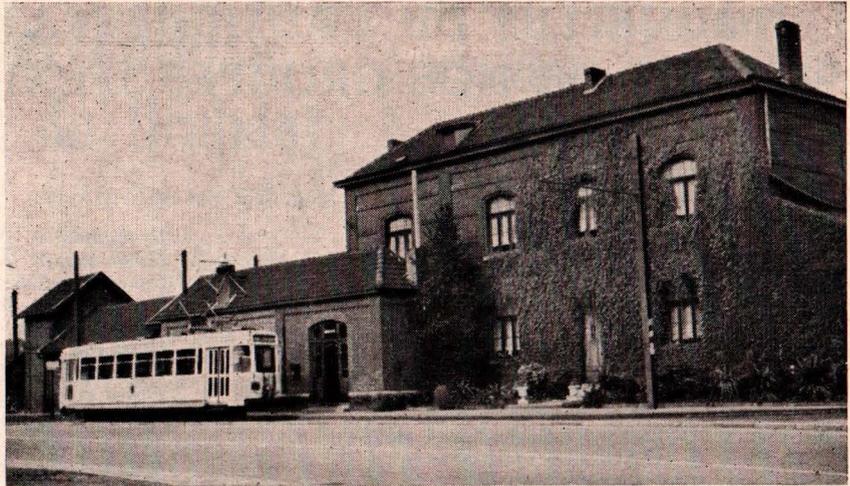
Après la sortie de la ville, la ligne longeant la grand-route traverse de grandes étendues de terres grasses où alternent les cultures de betteraves et de céréales.

Aux heures creuses, on file bon train avec les motrices type « S », à 4 moteurs, utilisées sans remorque. Nous roulons depuis 20 minutes et déjà on voit se dresser au loin, les

terills de la région liégeoise et bientôt on arrive à Rocourt, gare Etat, où nous voyons stationner l'autobus 70 barré qui assure, au départ de Liège, la desserte du quartier de la citadelle et de Rocourt. Au tournant de la rue Sainte-Walburge, le tram débouche rue de la Campine, dont la déclivité est très accentuée et qui mène jusqu'au centre de la ville. Des hauteurs de Sainte-Walburge, on domine tout Liège, dont les toits fumants s'entassent à nos pieds, au fond de cette vraie cuvette.

Nous arrivons bientôt à la gare des Palais et le tram fait son arrêt terminus à la place Saint-Lambert où nous accueille le photographe ambulancier, entouré de pigeons voraces !

Les voyageurs descendent du tram et les curieuses consonances du parler limbourgeois se mêlent aux accents chantants du wallon de Liège.



Le bâtiment de la station vicinale de Tongres.



## Remise annuelle de décorations

La cérémonie annuelle s'est déroulée le dimanche 5 mars au dépôt de Saint-Gilles, dans la nouvelle salle de réunion. M. le Directeur Botton prononça une allocution puis procéda personnellement à la remise des bijoux et des diplômes aux agents dont les noms suivent.

Un goûter fut ensuite servi aux participants qui ne manquèrent pas d'évoquer entre eux des souvenirs de leur carrière.

### 35 ANS DE SERVICE.

#### Croix civique de 1<sup>er</sup> cl.

Servais Jacques, chef de service 2<sup>e</sup> cl.

#### Croix civique de 2<sup>e</sup> cl.

Eyckmans Henri, chef de mouvement 1<sup>er</sup> cl.; Falla Victor, contrôleur; Bousmanne Joseph, commis de 1<sup>er</sup> cl.; Evrard Florent, contrôleur; Lenaerts Joseph, contrôleur; Winandy Joseph, commis principal.

#### Médaille civique de 1<sup>er</sup> cl.

Dumez Camille, brigadier; Vanstipelen Jean, brigadier; Roumez Maurice, conducteur AB.; Baeten Léon, conducteur électrique; Grandjean Lucien, receveur; Charron Auguste, receveur; Hopmans Emile, receveur; Kepenne Armand, paveur; Delorge Maximilien, receveur; Coulon Oscar, conducteur électr.; Pirson Alfred, chef piocheur; Robert Edmond, piocheur; Decresson Joseph, ouvrier d'entretien; Dassy Fernand, brigadier; Driesmans François, ouv. d'élite; Hougardy Sylvain, mécanicien; Legrand Joseph, électricien; Thyry Joseph, receveur; Maréchal Fernand, receveur; Meyer Lucien, receveur; Steens Mathieu, machiniste; Bollinne Albert, ouvrier d'entretien; Bosch Albert, conducteur électr.; Chasseur Maximilien, receveur; Guebenne Emile, receveur; Renard Louis, conducteur AB.; Leseqque Lucien, conducteur électr.; Dewallef François, receveur; Put Joseph, conducteur électr.;

Gerard Arthur, peintre; Tibo L., piocheur; Aerts J., receveur; Hagelstein J., brigadier; Paulus J., conducteur électr.; Martin C., piocheur.

### 25 ANS DE SERVICE

#### Médaille civique de 1<sup>er</sup> cl.

Bousmanne Edgard, commis principal; Lemlin Léopold, contremaitre; Rasquin Auguste, contrôleur; Maréchal Joseph, contrôleur; Longdoz Fernand, chef de mouvement 1<sup>er</sup> cl.

#### Médaille civique de 2<sup>e</sup> cl.

Keutgen Auguste, brigadier; Krafft Jean, maçon; Houben Guillaume, ajusteur; Scheffer André, électricien; Biesmans Louis, ouvrier garage; Vanoostveld Ernest, piocheur; Wenin Henri, receveur; Bagnay Arthur, conducteur AB.; Etienne Jules, receveur; Tibo Alfred, piocheur; Lebe G., peintre.

### M. GUILLAUME REUSEN A PRIS SA RETRAITE.



M. Reusen est entré en qualité de

wattman le 19 juillet 1920 à Liège-St-Gilles.

En 1937, il est nommé chef wattman et à partir de ce moment, ayant pu faire apprécier ses qualités et ses capacités, il fera au tram une carrière enviable. Promu Chef de mouvement de 2<sup>e</sup> cl. en 1941, il acquiert la 1<sup>re</sup> classe en 1944 et termina sa longue carrière exemplaire comme chef de service.

Depuis de nombreuses années, il assume la présidence de la Mutuelle des Agents S.N.C.V. de Liège-Luxembourg-Namur et fait partie du conseil d'administration du Home de repos des agents S.N.C.V. à Wenduine.

Nos meilleurs vœux accompagnent le nouveau retraité.

## Nous avons lu pour vous

### LES FREINS A DISQUE.

Dans le numéro de décembre 1960 de la revue de l'U.I.T.P. (Union Internationale des Transports Publics) a paru un article sur le freinage des véhicules de transports publics dû à M. R.G. Hausman, inspecteur technique au Groupe du Brabant. L'auteur examine d'abord les principes de base du freinage par frein à sabot, appliqué depuis des siècles sur les véhicules routiers et qui fut transposé simplement sur les premiers wagons de chemin de fer. Il poursuit par une étude des freins à disque qu'il connaît bien pour les avoir essayés sur les voitures type « N » et type « S » et dont l'usage s'est généralisé dans la suite sur toutes les motrices type N. M. Hausman étudie enfin l'application du frein à disque sur les véhicules sur route. Il signale que c'est en Angleterre qu'on en a fait une application pratique assez étendue et cite l'expérience menée sur les bus de la société Midland Red qui ont parcouru des centaines de milliers de miles, mais il fait remarquer que ces autobus n'ont qu'une tare de 5,5 tonnes et que les résultats enregistrés sur des bus plus lourds, comme les nôtres, avec roues arrière jumelées, n'ont pas encore donné satisfaction.

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

## NAISSANCES

### ADMINISTRATION CENTRALE

Liesbet chez M. VAN WIN A. (Sterrebeek).

### LIEGE

Marc chez M. COLSON J. (Zichen-Zussen-Bolder).  
Willem chez M. HENDRIKS J. (Rijkhoven).

### BRABANT

René chez M. VERMEEREN H. (Kester).  
Rudi chez M. ESTIEVENART W. (Moerbeke).  
Eddy chez M. ROOZELEER R. (Scheepdaal).  
Rudi chez M. VAN DEN DRIESSE V. (Dilbeek).  
Eric chez M. DAGNIESSE M. (Nivelles).  
Marina chez M. VERBELEN A. (Grimbergen).  
Karina chez M. COSIJNS V. (Oetingen).  
Marc chez M. HANDSCHUTTER W. (Pamel).  
Martine chez M. NIJS F. (Overijse).  
Christine chez M. MICHEL L. (Court-St-Etienne).  
Mireille chez M. JACOBS Fr. (Aalst).  
Bruno chez M. VAN DEN EEDE L. (Grimbergen).  
Brigitte chez M. VALCKE J. (Nivelles).

### NAMUR-LUXEMBOURG

Jean-Marie chez M. LECLERCQ L. (St-Servais).  
Martine chez M. LEJEUNE Gh. (Vaux-Chavanne).  
Guy chez M. LEFEVRE V. (Forville).  
Marie-Line chez M. BROSSE G. (Forges).  
Linda chez M. DROPSY U. (Florennes).  
Daniel chez M. CHINA H. (Floreffe).  
Alain chez M. DECAMP C. (Wasseiges).  
Dominique chez M. CARPENTIER J. (Namur).  
Annick chez M. HOCK F. (Taviers).

## HAINAUT

René chez M. DURAY H. (Masnuy-St-Jean).  
Gaby chez M. ADAM R. (Cuesmes).  
Daniel chez M. CHALLE A. (Marcinelle).  
Maurice chez M. LAMBRECHT J. (Marcinelle).  
Karine chez M. DELOOR A. (Mellet).  
Ghislaine chez M. DIEUDONNE P. (Lobbès).  
Christian chez M. HELMAN J. (Lodelinsart).  
Pascal chez M. SADOINE A. (Eugies).  
Jean-Pierre chez M. SOUPART R. (Familleureux).  
Etienne chez M. FREDERICK A. (Courcelles).  
Maryline chez M. DRAUX R. (Mont-sur-Marchienne).  
Michel chez M. DAMAY A. (Monceau-sur-Sambre).  
Marc chez M. BOOSTEELS R. (Jumet).  
Bernard chez M. PIERET J. (Ransart).  
Marie-Madeleine chez M. DESMECHT R. (Gouy-lez-Piéton).  
Daniel chez M. HICQUET F. (Frasnes-lez-Gosselies).  
Sonia chez M. STOCLET C. (Jumet).

## MARIAGES

### BRABANT

M. VELDEMAN A. a épousé Mlle VAN HECKE P.  
M. DELFOSSE E. a épousé Mlle DUMONT Marie-José.

### NAMUR-LUXEMBOURG

M. MOINY Robert a épousé Mlle MALOTAUX Marie.  
M. DAUNE Guy a épousé Mlle LHOEST Ginette.

### HAINAUT

M. DELFORGE Pierre a épousé Mlle BOUGARD Yvette.  
M. HENRY Richard a épousé Mlle TOBA Janina.  
M. HEYNINCK Adrien a épousé Mlle ROBERT Andrée.  
M. MACHTELINCKX Robert a épousé Mlle JACOB B.



## Agents des Groupes mis à la pension

Mois de janvier-février 1961	Années de service	Groupe
VERSTAPPEN J., conducteur A.R.	46	Anvers
VAN DIJCK W., commis auxiliaire	40	»
VAN GILS Fr., receveur	39	»
CROLS H., receveur	36	»
VAN ROY F., piocheur	34	»
VAN DEN BROECK F., receveur	30	»
VAN FRAEYENHOVEN E., receveur	26	»
SOMERLINCK J., ouvrier d'élite	43	Fl. Orientale
DE LANGHE A., chef-piocheur	32	»
GEENENS M., conducteur A.B.	32	»
BOVE K., brigadier	31	»
COPPENS O., piocheur	30	»
BONTE L., receveur	37	Fl. Occidentale
BOUCKAERT J., piocheur	33	»

VIAENE Ph., conducteur A.B.	30	»
VEREECKE L., piocheur	29	»
WIJNANTS Ch., piocheur	39	Limbourg
BELLEMANS A., ouvrier qual.	47	Brabant
JACOBS A., machiniste 1 <sup>o</sup> cl.	44	»
JORDENS J., instructeur	43	»
DELEUS E., conducteur él.	38	»
CAES H., piocheur	37	»
WIJNS P., receveur	36	»
VOETS Th., piocheur	36	»
VANDERZEYPEN F., ouvr. qual. 1 <sup>o</sup> cl.	36	»
VAN HENTENRIJCK L., chef-receveur	35	»
BONJEAN F., ouvrier semi-qualifié	34	»
DOCKX L., conducteur él.	31	»
LATTINIST J., ouvrier qualifié	30	»
VANDENNEUKER J.B., manœuvre	28	»
STAQUET H., manœuvre	36	Hainaut
PRAET F., piocheur	27	»
DARDENNE T., ouvrier qual.	25	»
RONDELAERE V., ouvrier qual.	11	»
REUSEN G., chef de service	40	Liège
HENRARD M., conducteur él.	35	»
HENRIOUL J., conducteur él.	37	Namur-Lux.
ETIENNE F., conducteur él.	27	»
JADOUL L., manœuvre	24	»
LEBOUTTE J., ouvr. qual. 1 <sup>o</sup> cl.	23	»

# Remise de décorations dans le Groupe du Brabant

Le 5 mars, la cérémonie annuelle de remise de décorations civiques a eu lieu dans la grande salle de réfectoire de Cureghem.

Au son de la Brabançonne, M. Cuvelier, Directeur, fit son entrée suivi de ses ingénieurs et chefs de service.

Prenant la parole, il fit un parallèle entre les conditions de travail d'il y a 35 ans et celles d'aujourd'hui ; il évoqua les modifications de structure qui commencent à transformer le visage du réseau vicinal du Brabant et félicita les médaillés pour leur attachement aux Vicinaux et leur conscience professionnelle.

Pendant l'appel des décorés la fanfare de l'atelier de Kessel-Lo se fit entendre.

Lorsque M. Cuvelier eut épinglé les décorations au veston des derniers jubilaires, la section dramatique de Kessel-Lo vint jouer deux sketches en néerlandais, ou plus exactement en patois de Louvain, qui firent fréquemment éclater de rire l'assistance. Ce furent d'abord « Jeannette et sa voisine Caroline » (prononcez Kerlinn') dont le défunt mari n'avait jamais approuvé la loi des deux litres et, ensuite, « Jan Stroebel à l'école », où nous retrouvons le petit Jan, l'enfant terrible d'un sketch joué antérieurement.

Cette cérémonie, agrémentée de cigares et du porto traditionnels, se termina ainsi avec le sourire, grâce aux agents de Kessel-Lo.

Ci-après, la liste des décorés.

## ORDRES NATIONAUX.

### ORDRE DE LEOPOLD.

#### Officier.

Verschaeve P., Ingénieur en chef.

#### Chevalier.

Van den Hoof G., chef de service.

### ORDRE DE LA COURONNE.

#### Palmes d'Or.

Paternoster N., contrôleur ; Sommeryn J., contrôleur ; Fontaine J., contrôleur ; Heirman G., contrôleur.

#### Médaille d'Or.

Hostyn L., conducteur ; Tuyvaerts F., receveur ; Vander Elst A., receveur.

## DECORATIONS CIVIQUES

### 35 ANNEES DE SERVICE

#### Croix civique de 2° cl.

Van Hoeck, F., contrôleur.

#### Médaille civique de 1° cl.

De Backer, R., receveur ; De Groef, I., receveur ; Purnelle, P., piocheur ; Soetaers, J., conducteur AB. ; Van de Velde, L., brigadier ; Vermaelen, D., conducteur ; Geyssens, A., receveur ; Roelants, F., receveur ; Bastiaens, G., receveur ; Coeckelberghs, F., receveur ; Coosemans, J., receveur ; Devillé, A., receveur ; Geravis, M., conducteur él. ; Passchier, J., conducteur él. ; Persoons, J.B., ouvrier semi-qual. ; Van der Borcht, J., receveur ; Verdeyen, J., receveur ; Grijsseels, A., manoeuvre.

### 25 ANNEES DE SERVICE

#### Médaille civique de 1° cl.

Verschaeve P., Thollebeke E., Lambert R., Gilliams P.

#### Médaille civique de 2° cl.

Gellaerts K., Nuage R., Smets J., Mees K., Artois F., Arcq R., Berghmans J., Bil R., Coen S., Cocquereaux F., Coomans J., De Becker L., De Loecker J., Desmet P., Herbiest A., Leclercq J., Mortier A., Notez P., Raes R., Robeyns F., Saerens F., Seghers J.-B., Stein A., Thielemans A., Thibaut H., Troch H., Van der Stukken A., Van Buggenhout P., Van Campenhout J., Van Hoof J., Van Olst F., Van Roy A., Van Regenmorter F., Vierendeels J., Segers R., Soetemans L., Geeraerts J.

## NAMUR

### Un beau geste de solidarité.

Au début du mois de février, le Comité de Sécurité d'Andenne proposa aux agents de prélever une somme de 1.750 F sur le montant des primes de sécurité remportées par l'atelier, à l'intention des sinistrés de Châtelet et de Jupille.

Tous les agents approuvèrent cette suggestion et les versements suivants furent effectués :

- 1) 500 F au Fonds d'Aide des sinistrés de Jupille,
- 2) 1.250 F à M. Adnet, agent des Vicinaux, à Châtelet, le seul qui ait été spécialement éprouvé par les inondations.

Nous avons pu prendre connaissance de la lettre de remerciements écrite par M. Adnet à ses collègues d'Andenne ; avec des mots très simples, il leur a dit « toute sa reconnaissance pour ce geste confraternel ».

« Nos Vicinaux » félicitent également le personnel de l'atelier d'Andenne pour ce geste de solidarité.

## GROUPE DU HAINAUT.

### MORT AU VOLANT.

La presse a relaté le décès, survenu en service, de Fernand Misson, conducteur d'auto-instructeur. Le vendredi 10 mars, il avait été désigné pour piloter un autobus spécial qui devait emmener des fonctionnaires de l'Administration des Ponts et Chaussées, du service général de la Sécurité et de l'exploitation.

Au cours de la matinée, à un moment où heureusement le véhicule était à l'arrêt, M. Adam, Inspecteur technique, vit M. Misson affaissé sur son siège ; les soins que l'on tenta de lui donner furent inutiles, il avait été terrassé, à 33 ans, par une crise cardiaque.

Entré aux Vicinaux en 1950, Misson exerça successivement les fonctions de conducteur de camion, de mécanicien et, enfin, d'instructeur des conducteurs d'autobus. Il sera unanimement regretté par ses supérieurs et ses collègues ; il laisse une veuve et un jeune enfant à qui nous présentons nos vives condoléances.

## Les propos du Contrôleur BOUDARD

**BOUDARD :** Dites un peu, je vous ai observé depuis que je suis monté ; plusieurs voyageurs sont passés devant vous, les uns ont fait semblant de prendre leur portefeuille, les autres vous ont dit simplement : « Salut Raymond » !

**RECEVEUR :** Mais chef, ils sont abonnés depuis des années, je les connais tous par leur nom ; mais je vous assure que le 1<sup>er</sup> et le 16 du mois tous doivent montrer patte blanche.

**B. :** J'attendais cette réponse, et ensuite pendant 14 jours : « vogue la galère » ! Non, mon ami, ça n'est pas possible.

Mais procédons par ordre ; je voudrais savoir si vous vous rendez bien compte que ce modèle de carte d'abonnement a été spécialement étudié pour permettre une vérification d'un seul coup d'œil ?

**R. :** Oui, plus ou moins.

**B. :** D'abord et avant tout l'abonné ordinaire DOIT montrer sa carte d'identification DU COTE DE LA PHOTO.

**R. :** C'est une PREMIERE VERIFICATION.

**B. :** Parfaitement, j'ai raconté, il y a longtemps, l'histoire de l'abonnement, à photo décollée, délivré à une dame célibataire, et utilisé parfois par sa vieille mère.

**R. :** Le nom concordait évidemment.

**B. :** DEUXIEME VERIFICATION : Le ticket d'abonnement est attaché à côté de la photo, sur un fond noir, et lorsque la carte est bien présentée, un point noir apparaît par la perforation du ticket faite dans la case portant le numéro du dernier mois de validité.

**R. :** La TROISIEME VERIFICATION se fait encore plus facilement à l'œil nu : lorsqu'il n'y a pas de barre de couleur verticale on sait que l'abonnement est valable à partir du premier du mois, par contre une barre de couleur verticale, très visible, indique que l'abonnement est valable à partir du 16.

**B. :** Parfait. Quand vous aurez corrigé vos mauvaises habitudes, vous ferez un bon instructeur ! Donc, si le 30 avril vous voyez un ticket portant un trou noir au chiffre 5 et que la carte est barrée, cet abonnement est valable...

**R. :** ...jusqu'au 15 mai inclus.

**B. :** Donc, à condition d'avoir l'esprit clair et de ne pas être myope, votre cerveau aura enregistré ces trois points en une fraction de seconde !

**R. :** Mais ce n'est pas tout ?

**B. :** Non, il y a lieu de veiller également à ce que l'abonné ne fasse pas usage de son abonnement sur un trajet différent de celui indiqué sur sa carte.

Cette indication est faite de façon très apparente, en dessous de la photo et du ticket, très souvent même à l'aide d'un cachet.

**R. :** Ce qui fait quatre vérifications ?

**B. :** Vous serez d'accord avec moi pour reconnaître que ces 4 vérifications peuvent s'opérer d'un seul coup d'œil, sans manipulation de votre part et par conséquent il n'y a aucune raison valable d'attendre qu'on soit le 16 ou le 1<sup>er</sup> pour contrôler les abonnements. Un abonné est un bon client mais vous devez être sûr de son titre de transport comme d'un de vos propres billets.

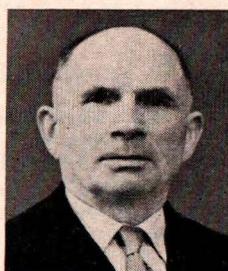
# LES LONGUES CARRIERES



**Fr. Vanderseypen.**  
A débuté comme peintre à l'atelier de Kessel-Lo en 1922. Il a terminé sa carrière comme ouvrier qualifié de 1<sup>o</sup> cl., grade qu'il obtint en 1958.



**A. Jacobs.**  
A débuté comme machiniste le 17-10-1918 au dépôt de Lennik, dans le Brabant. Il devint ensuite conducteur A.R. Il termina sa carrière comme machiniste de 1<sup>o</sup> cl.



**G. Bellemans.**  
Est entré en service comme visiteur le 11-2-1911 à Cureghem. Lorsqu'il prit sa retraite, il était ouvrier qualifié.



**Th. Voets.**  
Est entré aux Vicinaux comme soudeur à Cureghem le 12-9-1920, puis il passa piocheur et il est resté à ce poste jusqu'à la fin de sa carrière.



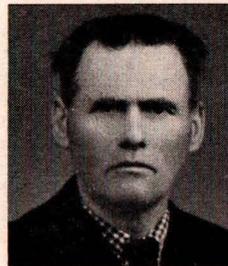
**P. Marchal.**  
A débuté aux Vicinaux comme ouvrier à l'atelier d'Hasselt, le 1-2-1920. En fin de carrière, il était ouvrier qualifié de 1<sup>o</sup> cl.



**L. Vanaubel.**  
Est entré à la S.N.C.V. comme receveur le 2-12-1916. Il fut successivement chef de station de 2<sup>o</sup> cl. à Hasselt, de 1<sup>o</sup> cl. à Lanaeken et, en 1946, chef de dépôt de 1<sup>o</sup> cl. à Maaseik.



**A. Picard.**  
Est entré en service le 1-1-1914 comme piocheur sur les lignes dépendant du dépôt de Marloie.



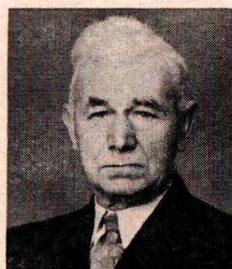
**P. Verelst.**  
A débuté le 15-4-1914 sur les lignes vicinales aboutissant à Aarschot. Il a terminé sa carrière comme chef-receveur.



**Ch. Wynants.**  
Est entré en service le 29-2-1914 comme piocheur à Bassenge. Il a été affecté au service V.T. pendant ses longues années de service.



**L. Bonte.**  
Est entré en service le 1-10-1921 à Geluwe comme receveur. Il fut nommé chef-receveur en 1945 et fut toujours affecté à ce dépôt des Flandres.



**Fr. Verstappen.**  
A débuté le 1-7-1914 sur les lignes du Limbourg. Vers les années 30, il passa de la vapeur à l'autorail; jusqu'à sa mise à la retraite il assurait le transport des sables à Mol.



**W. Van Dijck.**  
Est entré comme receveur à Turnhout le 15-4-1921. En 1946, il passa dans les bureaux comme commis auxiliaire.



**L. Van Hentenrijk.**  
Est entré en service le 24-7-1918 comme receveur à Louvain. Il fut pensionné avec le grade de chef-receveur.



**J. Henrioul.**  
A débuté à Andenne le 13-2-1916 comme machiniste. Puis il passa au réseau de tramway de Namur où il fut conducteur jusqu'à la mise en service des autobus.

## Quatre retraités sont fêtés par le Comité de l'Amicale des Appointés du Groupe Namur-Luxembourg

C'est le dimanche 29 janvier 1961, qu'une agréable cérémonie eut lieu dans la grande salle de réception du Groupe, à l'occasion de la mise à la retraite de MM. VIERSET Camille, chef de dépôt de 1<sup>er</sup> cl. à Marloie, VANHULST Léon et COPETTE Hubert, chefs de mouvement de 2<sup>e</sup> cl., respectivement à Forville et Andenne, et RENARD Constant, contrôleur.

Après avoir présenté, d'une façon très élogieuse, des vœux bien mérités de longue et paisible retraite aux heureux pensionnés, M. Dulieu, Directeur, passa la parole à M. Paul Wangneur, Président de l'Amicale, qui rappela la longue carrière des intéressés et leur fit remettre par Mlles Delsipée et Haine, toujours présentes en pareille circonstance, les cadeaux d'adieu.

Comme le veut la coutume au Groupe Namur-Luxembourg, chacun des anciens raconta l'un ou l'autre souvenir vécu au cours de sa carrière vicinale. Comme le veut la coutume au Groupe Namur-Luxembourg, chacun des anciens raconta l'un ou l'autre souvenir vécu au cours de sa carrière vicinale. Parmi ces souvenirs, nous rapporterons celui qui a le plus divertit l'assistance et qui était relaté par M. Vierset.

A l'époque Mgr H. était évêque de Namur. Or, un jour Mgr H. vint à Erezée où habitait M. Vierset, coiffeur et barbier d'occasion, en remplacement de son frère absent, et demanda à être rasé. Dépêché chez M. Vierset, un garçon de l'endroit se vit d'abord re-foulé par notre barbier-amateur qui fit répondre qu'il était absent ! Revenu une seconde fois, le jeune homme fit savoir que Mgr. H. était très gentil et affable et qu'il ne désirait pas spécialement un barbier diplômé. Pour toute réponse, M. Vierset déclara qu'il ne possédait que des rasoirs en mauvais état. Une troisième fois, le messager vint l'informer que Mgr. H. disposait du nécessaire et qu'il attendait le barbier sans plus tarder. Cette fois que faire ? Ne pouvant plus se soustraire, M. Vierset dut s'exécuter et... partant pincer le nez du patient pour pouvoir lui raser la moustache de façon parfaite. Voilà, en vérité, ce que craignait le plus notre figaro au rasoir de velours ! Il le fit de telle façon de maître qu'il fut longuement félicité non seulement par Mgr. H. mais aussi... par les commères du village qui, on s'en doute, avaient été rapidement mises au courant des nombreuses allées et venues du jeune coursier entre le presbytère et le salon de coiffure !

M. LALOUX.

# La remise annuelle des décorations à Namur

La cérémonie de la remise des décorations aux agents du Groupe Namur-Luxembourg, a eu lieu le dimanche 12 mars dans la salle de réception des bureaux de la Direction. La plupart des épouses avaient accompagné leur mari et c'est dans une ambiance quasi familiale que M. Dulieu, Directeur, rendit hommage aux jubilaires et les remercia pour leur fidèle collaboration à la S.N.C.V.

Après avoir remis à chacun le bijou de la distinction méritée, M. Dulieu invita chacun à faire honneur à un goûter tandis que s'égrenaient les souvenirs.

## ORDRES NATIONAUX

### ORDRE DE LEOPOLD II.

#### Chevalier.

Toul, J., Chef de Mouvement 2<sup>e</sup> cl.

### ORDRE DE LA COURONNE

#### Palmes d'Or.

Houet, H., contrôleur.

#### Palmes d'Argent.

Jandrin, J., ouvrier qualifié.

## DECORATIONS CIVIQUES

### 35 ANNEES DE SERVICE.

#### Croix civique de 2<sup>e</sup> cl.

MM. Lequeux, E., contrôleur ; Da-

moisax, R., commis de 1<sup>er</sup> cl. ; Frison, A., commis de 1<sup>er</sup> cl.

### Médaille civique de 1<sup>er</sup> cl.

MM. Persoons, L., conducteur-recev. AB. ; Roufosse, N., chef-piocheur ; Colle, L., chef-piocheur ; Lamock, J., ouvrier 1<sup>er</sup> cl. ; Lamy, L., conduct.-recev. AB. ; Vandebosche, R., conduct.-recev. AB. ; Pondelet, G., piocheur ; Bechout, N., piocheur ; Prignot, D., conduct.-recev. AB. ; Sauveur, A., ouvrier d'élite ; Faniel, A., ouvrier d'élite ; Elias, F., piocheur ; Descy, B., piocheur ; Bodelet, A., chef-receveur ; Anciaux, G., conduct.-recev. A.R.

### 25 ANNEES DE SERVICE

#### Médaille civique de 1<sup>er</sup> cl.

M. Brandt, M., commis principal.

#### Médaille civique de 2<sup>e</sup> cl.

MM. Turmes, E., ouvrier de 1<sup>er</sup> cl. ; Baudet, J., conduct.-recev. AB. ; Tholome, R., chef-receveur.

## ACTES DE PROBITE.

M. Emile Defrene, de Forges, a trouvé et remis un sac de dame contenant 3.800 F et des documents ; M. Georges Mack, d'Houffalize, un sac de dame contenant 1.148 F ; M. Roger Balzat, de Namur, un sac de dame contenant 720 F.



Le groupe des décorés et leurs épouses réunis à la Direction à Namur le 12 mars 1961.

# Les initiatives belges dans la création de lignes secondaires en "Noord-Brabant", néerlandais

Le 28 septembre 1880 (c'est-à-dire 4 ans avant la création de la S.N. C.V.), eut lieu l'inauguration dans le Noord-Brabant, aux Pays-Bas, du premier tram à vapeur.

La concession avait été accordée à la Société « Zuider Stoomtramway Maatschappij » pour la ligne Breda-Oosterhout. Avant la fin du siècle, neuf autres sociétés furent encore créées et il intéressera certains de nos lecteurs de savoir que ces sociétés hollandaises d'exploitation par tram à vapeur, furent belges à l'origine.

## LES SOCIÉTÉS.

L'entreprise belge « Chemins de fer Provinciaux Néerlandais » (titre en français) mit en exploitation, le 19 juin 1885, la ligne Veghel-Oss.

En 1890, le « Zuid-Nederlandsche Stoomtramway Mij », également une société belge, commença ses activités au départ de Breda ; elle construisit des voies de tram à vapeur vers la frontière belge et en direction de Oudenbosch-Rosendaal et Steenberg.

La première ligne exploitée par la Société précitée, de Breda vers la frontière belge, fut ouverte au trafic le 15 juin 1890. Cette ligne donnait correspondance à Rysbergen et Wern-

hout aux lignes belges, respectivement vers Hoogstraten et vers Anvers.

A partir du 1<sup>er</sup> janvier 1891, l'exploitation de la ligne « Anvers - Brasschaat frontière et extensions » fut confiée à la société belge « Antwerpse Maatschappij voor den Dienst van Buurtspoorwegen » et à la « Zuid-Nederlandsch S.My ».

Afin de faciliter le transport des voyageurs, des bagages et des marchandises, les deux sociétés conclurent un accord à l'intervention des Vicinaux, pour assurer l'échange et la location de leur matériel de traction et de transport.

Le 24 juillet 1890, débuta l'exploitation de la section Breda - Oudenbosch qui fut prolongée, le 3 novembre 1892, jusqu'à Steenberg. En 1906, fut réalisée la liaison avec Willemstad.

Le 31 décembre 1892 furent ouvertes au trafic les extensions de ligne vers Rosendaal et Leur et, le 30 août 1899, la prolongation de ligne de Steenberg à Halsteren.

Il nous faut encore citer une autre société hollandaise, d'origine belge, et dont la raison sociale figurait en français ; il s'agit des « Vicinaux Hollandais » qui, vers la fin du siècle dernier mit en exploitation la ligne 's-Hertogenbosch - Drunen - Heusden avec embranchement Drunen - Waalwijk.

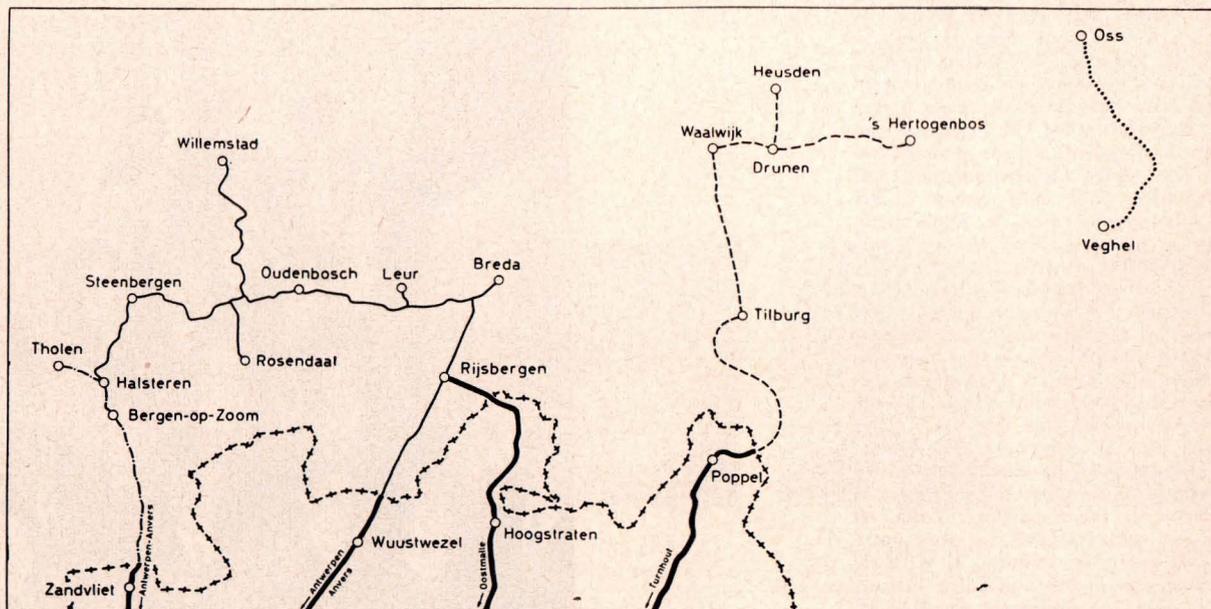
La section 's-Hertogenbosch - Heusden fut ouverte le 7 novembre 1896 et on roula sur Drunen - Waalwijk dès le 15 novembre 1897.

L'année suivante, les « Vicinaux Hollandais » repriront la ligne Tilburg - Waalwijk qui avait été mise en exploitation le 15 juillet 1881 par la « Noord-Brabantsche Stoomtramway My » et le 17 novembre 1902 on relia les deux lignes qui avaient leur terminus à Waalwijk, et ainsi fut créée une liaison directe Tilburg - Waalwijk - 's-Hertogenbosch (voir carte).

En 1907, fut inaugurée la ligne Tilburg - Goirle - frontière belge, qui était en correspondance avec la ligne belge vers Turnhout.

La première liaison de tramway internationale Hollande - Belgique avait déjà été réalisée entre Anvers - Zandvliet et Bergen-op-Zoom.

En effet, le 1<sup>er</sup> septembre 1882, la ligne Bergen-op-Zoom - Tholen fut mise en exploitation par la Stoomtramweg My Bergen-op-Zoom - Tholen et un certain M. Daverveldt qui était intéressé financièrement dans cette société, tout comme dans la société hollando-belge S.A. Tramway du Nord d'Anvers, demanda, en 1885, la concession d'une ligne allant de Bergen-op-Zoom vers la frontière belge par Ossendrecht.



- Zuid-Nederlandsche Stoomtramweg Mij.
- ..... Chemins de fer Provinciaux Néerlandais.
- - - - - Vicinaux Hollandais.
- - - - - Stoomtramweg Mij Bergen-op-Zoom - Tholen.

Cette ligne fut ouverte au trafic le 1<sup>er</sup> mai 1887 et la société fut baptisée « Stoomtramweg Mij Antwerpen - Bergen-op-Zoom - Tholen » en raison du fait de la correspondance assurée avec le réseau vicinal, via Zandvliet, vers Anvers.

### LE MATERIEL.

Les raisons pour lesquelles diverses entreprises ont donné leur préférence au matériel belge, s'expliquent d'abord par le fait que le capital belge était fortement intéressé dans ces chemins de fer du Brabant néerlandais et aussi parce que la puissance de traction des locomotives construites en Belgique était plus grande.

La Société Zuid-Nederland S.M. n'avait pas moins de 14 locomotives de Tubize en service. Elles avaient trois essieux jumelés et une puissance de traction de 2.940 kg (1). La plus puissante machine hollandaise, la « Backer », n'avait qu'une puissance de traction de 2.650 kg.

La loco n° 11 était aussi d'origine belge ; elle avait été construite par Thiriau et avait trois essieux couplés.

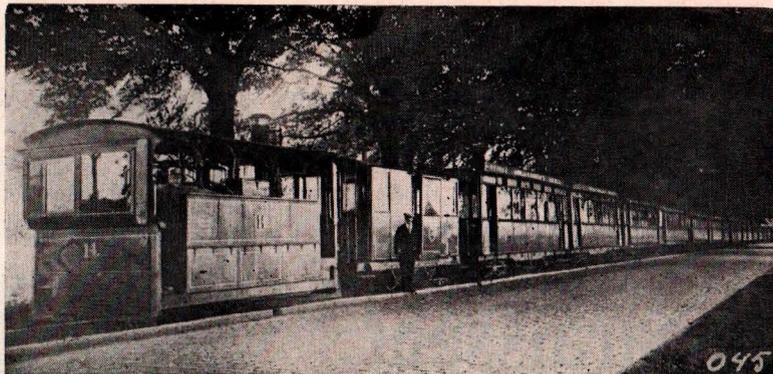
La société A.B.T. avait aussi des locomotives belges en service, livrées par Thiriau et Cockerill. Les Vicinaux Hollandais possédaient également du matériel belge, provenant notamment de Tubize, Haine-Saint-Pierre et Cockerill.

Les machines de Tubize et de Thiriau ressemblaient comme deux gouttes d'eau à la plupart des locomotives qui étaient en service sur les lignes des Vicinaux.

Les locomotives de Thiriau avaient une originalité : les vitres de pare-brise étaient placées en oblique.

Il y avait également de nombreuses voitures remorques construites en Belgique.

C'est ainsi que dès 1880, donc avant la constitution des Vicinaux, la société Z.S.M. commença son exploitation avec deux voitures de 1<sup>re</sup> classe construite par la société « La Métallurgique de Nivelles ». Elles n'avaient que deux essieux et un empattement



Un tram vapeur spécial à la frontière hollando-belge, à Wuustwezel en 1932. Ce train, d'une longueur exceptionnelle (58 essieux) comportait des voitures de différentes sociétés hollandaises.

(Documents Association néerlandaise des Amis des chemins de fer.)

de 1,80 m, ce qui était assez court pour une voiture de tram à vapeur ; elles offraient 16 places assises et sur chaque plate-forme, 6 voyageurs pouvaient s'installer.

La Zuid-Nederlands S.M. comme les Vicinaux Hollandais et la Antwerp - Bergen-op-Zoom - Tholen n'utilisaient que du matériel construit en Belgique qui, en grande partie, avait été livré par les « Ateliers Métallurgiques de Nivelles ».

Les photos qui illustrent cet article, montrent à quel point ces trains à vapeur néerlandais ressemblaient, et pour cause, à nos trains vicinaux.

C'est là un petit point de l'histoire des transports qui méritait d'être conté.

(Traduction d'un article de J. Neyens, Direct. P/Educ., paru dans « Onze Buurtspoorwegen ».)

- (1) L'effort de traction se calcule par une formule dans laquelle intervient le timbrage en kg, le diamètre des cylindres, la longueur de la course et le diamètre des roues motrices. L'effort de traction pratique assure la marche à vitesse normale.

*Des Américains réinventent l'autobus !*

### La réalité dépasse la fiction

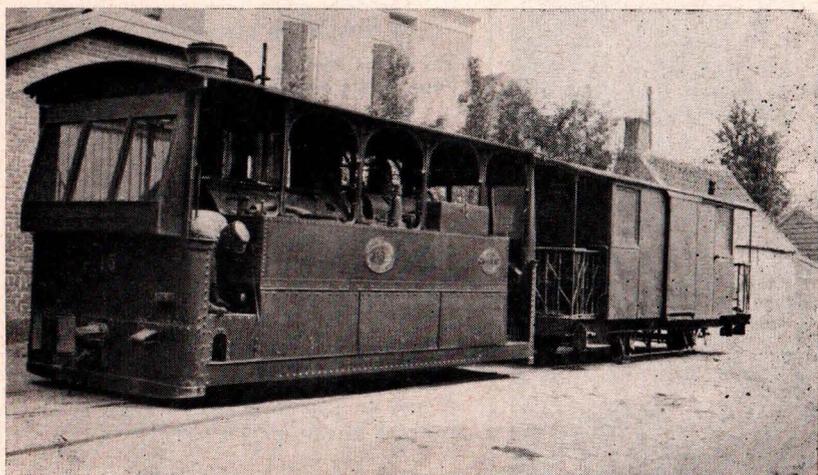
Dans la *Vie du Rail* a paru, il y a quelques années, un récit humoristique, où l'auteur racontait que des propriétaires américains d'automobiles s'étaient arrangés entre eux pour accrocher leurs voitures les unes aux autres et assurer le pilotage par un seul conducteur, les autres pouvant dormir ou se relaxer. Ils en étaient ainsi venus au train routier, après avoir fait tout ce qu'ils avaient pu pour supprimer le train sur rail !

Or, nous venons de lire l'article suivant dans le numéro de janvier 1961 de la revue *Fleet Owner* qui s'adresse aux gens s'occupant de transport de voyageurs ou de marchandises par véhicules routiers :

« Don Humel, président de l'Association américaine des municipalités, a déclaré que le transport massif de personnes par chemin de fer en surface ou aérien ou par métro, pourrait à nouveau être à l'ordre du jour dans les plans élaborés en vue de supprimer les embouteillages dans les villes. Ce président prévoit qu'avant 1980, le transport massif de personnes retrouvera toute son utilité. »

Et le commentateur de *Fleet Owner* signale cette chose stupéfiante : « des banlieusards (qui font couramment une heure de voiture chaque jour) devant le manque de transports en commun, ont formé leur propre société de transport. Ce sont des employés de publicité et d'édition qui ont formé une association et... ont acheté leur propre autobus !! Pour une contribution mensuelle raisonnable (qui ressemble singulièrement à un abonnement - N.D.L.R.), ils sont maintenant assurés d'avoir une place assise à chaque voyage et n'ont à effectuer qu'un seul paiement pour le parking de l'autobus ».

Qu'on le prenne comme on voudra, nous nous refusons à considérer cette situation comme normale et sensée ; chez nous heureusement, le rôle dévolu à la S.N.C.V. est précisément d'éviter d'en arriver, dans dix ans, à de telles solutions.



Un convoi typiquement vicinal sur la ligne néerlandaise Anvers - Bergen-op-Zoom - Tholen. La locomotive fut fournie par l'usine belge Thiriau.

A Fontaine-l'Evêque  
sous la voie du tram 90

## 240 m<sup>3</sup> de terre disparaissent

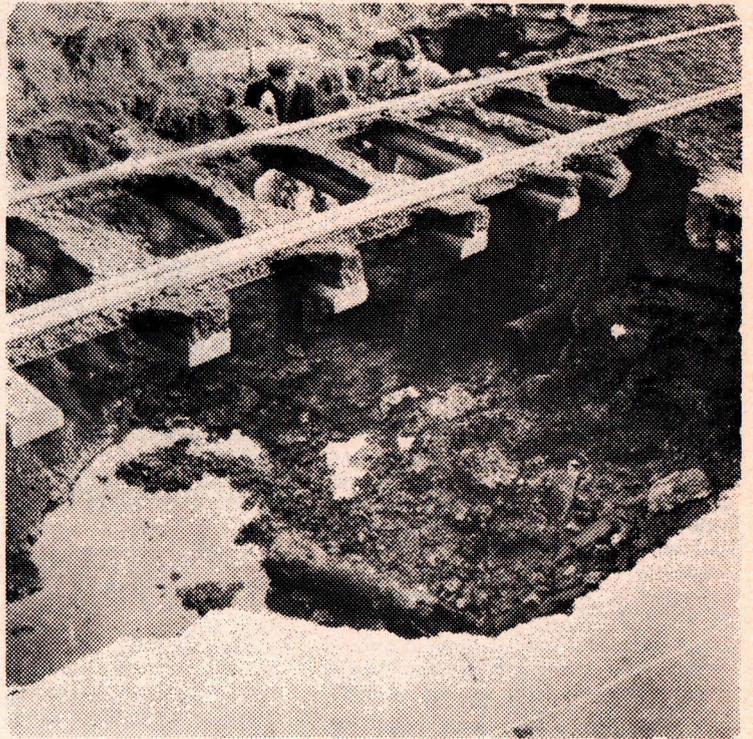
**D**ANS la nuit du lundi 20 mars, le commissaire de police de Fontaine-l'Evêque fut avisé par un automobiliste complaisant qu'un effondrement s'était produit sous la voie du tram établie en accotement surélevé, le long de la route de Mons à Charleroi. Le commissaire n'en fut pas autrement étonné car, depuis quelques années le sous-sol de la région est soumis à des mouvements divers ; il s'empressa d'alerter immédiatement M. Ganty, noire chef de service des Voies et Travaux de Charleroi. Lorsque celui-ci arriva sur place, vers 4 h 30 du matin, le revêtement en béton de la chaussée était encore intact, mais, sous les traverses de la voie vicinale, s'ouvrait un trou d'une surface de 4 m × 5 m environ. Quand le jour se leva, on put se rendre compte qu'une conduite d'eau placée longitudinalement à la voie, avait été brisée et que l'eau s'écoulait sans arrêt. Avant de faire intervenir nos services, il fallait attendre qu'une équipe de la compagnie des eaux eut réparé la conduite.

Le ballast continua à s'affaisser et le béton de la chaussée se fissura ; vers 6 h 30, les rails surplombaient une cavité de 8 m × 10 m et profonde de 3 m. Entre-temps, des mesures avaient été prises pour assurer le transbordement des voyageurs, car, indépendamment du tram 90, qui relie toutes les 1/2 h Mons à Charleroi, les 31 et 92 passent également par Fontaine-l'Evêque. Dans cette commune, de nombreuses maisons portent la trace de lézardes profondes causées par des mouvements du terrain. Presque en face de l'endroit où eut lieu l'effondrement du lundi 20 mars, un hôtel-restaurant a dû être évacué, il y a quelques mois, et, à 200 m de là, un garage a dû cesser toute activité depuis un certain temps.

On sait qu'au cours de ces dernières années les services des Voies



Les voyageurs regardent la crevasse, avec curiosité, en changeant de voiture.  
(Photo Journal Charleroi.)



(Photo « Le Rappel », Charleroi.)

et Travaux du Groupe du Hainaut ont eu à réparer, à diverses reprises, des bris de rails ou des effondrements de terrain dus à des mouvements du sol (voir « Nos Vicinaux » n° 44).

### Conseils aux cyclistes sur le chemin du travail

Ces dix conseils tu retiendras  
Pour éviter tout accident.

Toujours ton phare tu soigneras  
Car un P.V. vaut 300 francs.

Puis un coup d'œil tu jetteras  
Sur ton feu rouge également.

Tes deux pneus bien tu surveilleras  
Et remplaceras chaque fois à temps.

Tes freins aussi tu régleras  
Pour qu'ils répondent immédiatement.

Toujours à droite tu rouleras  
Et un par un évidemment.

Quand en hiver tu partiras  
Sois bien prudent, oui, très prudent.

Ici la neige, là le verglas  
Te retardera à tout moment.

Les rails du tram éviteras  
Je te l'assure ils sont glissants.

A temps ta taxe tu paieras  
Les « anges gardiens » sont au tournant.

A moi un jour tu penseras  
Car j'ai raison, certainement.

GROVEN Joseph,  
Conducteur AB Namur.

# Concours-record de Sécurité

SITUATION DES EQUIPES AU 29 FEVRIER 1961.

Ce tableau indique donc la situation après deux mois d'activité en 1961.

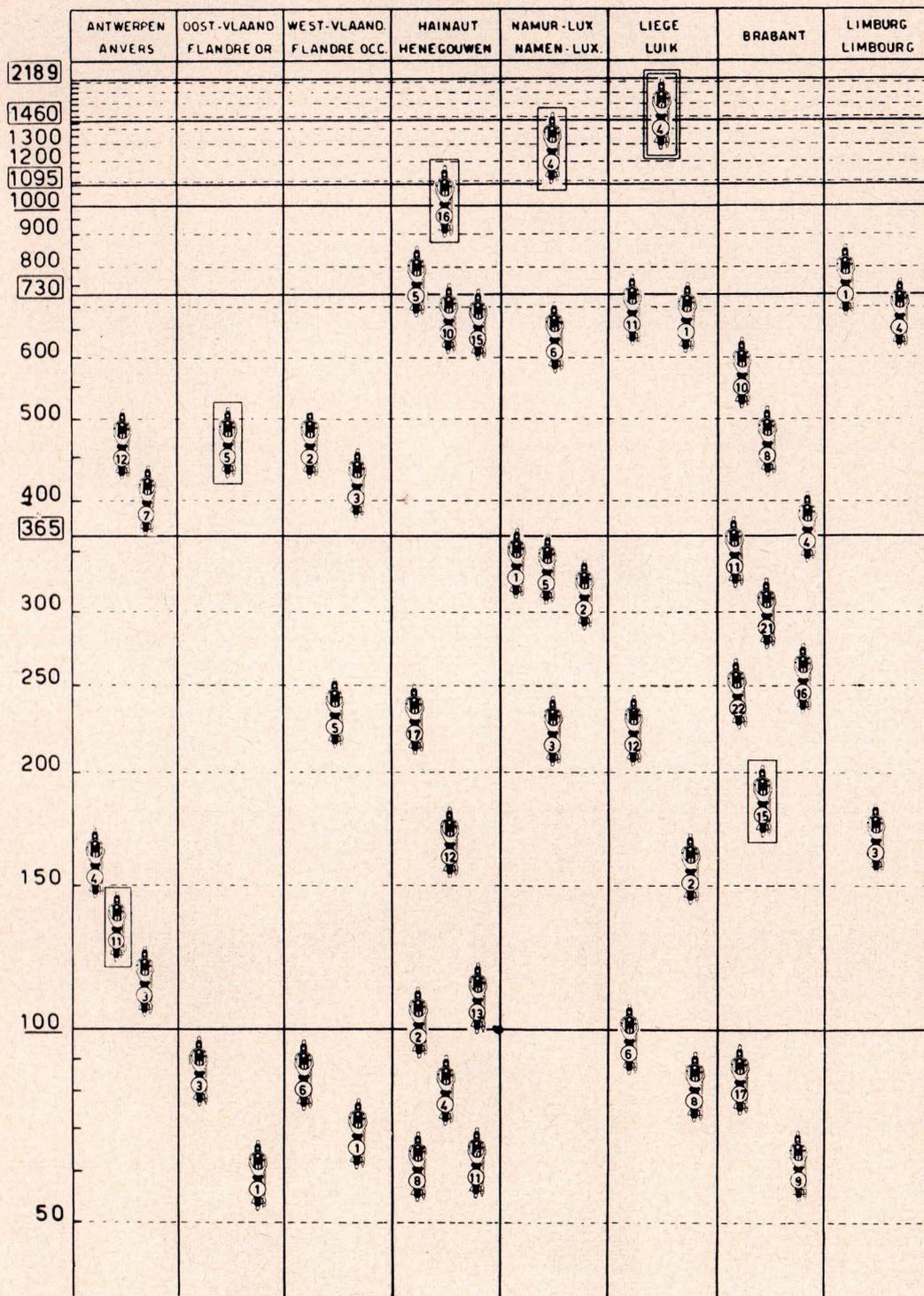
Nous constatons avec satisfaction que les trois équipes de tête maintiennent leur position : l'équipe d'Omal-Verlaine continue sa marche vers les 3.000 jours et les deux autres (atelier d'Andenne et Mouvement de Quévy-St-Ghislain-Cas-

teau-Roisin) vers les 2.000 jours. Sept équipes, à savoir Atelier de Jumet, Mouvement de Tournai-Frasnes-Flobecq, Mouvement de Quaregnon, Mouvement de Liège, Atelier de St-Gilles, Atelier de Hasselt et Mouvement de Lanaken-Genk-Bree-Bilzen, ayant dépassé les deux ans sans accident, foncent vers les 1.000 jours.

Redoublez de vigilance, le but est entre vos mains.

D'autres équipes encore sont sur la bonne voie.

A tous nous demandons de persévérer afin de se trouver un jour également à l'avant-plan.



## Les Vicinaux au Salon des Vacances

Les Vicinaux étaient présents à trois des plus importants stands du 3<sup>e</sup> Salon des Vacances qui a eu lieu au Heysel, du 11 au 19 mars. À droite, nous avons reproduit une photo de l'emplacement réservé à la Fédération Touristique du Brabant, dont la participation était consacrée au domaine d'Huizingen. Le décorateur avait très bien mis en évidence le blason vicinal, une photo d'autobus et le schéma de la ligne partant d'Uccle-Calevoet.

À West-Toerisme, nous avons pu exposer une photo d'un tram du littoral et devant le Pavillon de



Le panneau rappelant le tracé de la ligne d'autobus Bruxelles (Uccle-Calevoet) - Huizingen.

la Province du Luxembourg, un poteau d'arrêt authentique attirait l'attention des aspirants voyageurs et dans l'espace réservé aux

horaires, une inscription invitait les amis de l'Ardenne à demander à l'hôtesse les renseignements concernant les lignes vicinales.

## Les transports en commun au Littoral

Nous avons annoncé, l'an dernier, que le service urbain d'autobus n° 6 de la ville d'Ostende avait été prolongé jusqu'au champ d'aviation de Raversijde, où ont atterri, en juillet et en août, un nombre considérable d'avions.

À leur arrivée, certains touristes britanniques ou bien montent dans leur propre voiture, ou bien prennent place dans des autocars anglais qui partent immédiatement vers la Suisse ou l'Allemagne, sans même s'arrêter en Belgique. Mais il est d'autres voyageurs, et leur nombre augmente constamment, qui doivent rejoindre leur hôtel, sur la côte belge, par leurs propres moyens. C'est pour eux que la S.N.C.V. va mettre en service une ligne d'autocars directs de Raversijde à Knokke.

En ce qui concerne la ligne électrique, empressons-nous de dire qu'elle continue à rendre les plus appréciables services et qu'aucune réclamation ne nous est jamais parvenue de la part de notre clientèle, cependant très variée.

La presse a parfois fait écho, ces derniers temps, à des vœux de remplacement du tram par l'autobus. La S.N.C.V. a effectivement pris acte de demandes émanant des communes

balnéaires situées entre Ostende et La Panne.

Le Conseil d'Administration a été pleinement informé des conséquences ainsi que des avantages et désavantages que présenterait la mise en service d'autobus sur la section précitée,

laquelle devrait inéluctablement être suivie de la même mesure sur la liaison Ostende - Knokke.

En tout cas, il n'en est pas question pour 1961. Après tant d'affirmations tendancieuses, ce démenti était nécessaire.

