

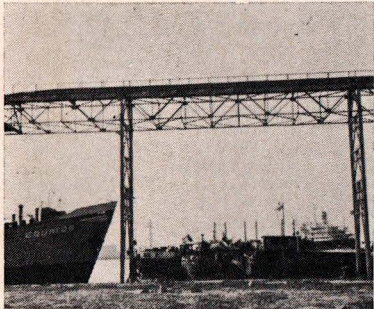
Nos Vicinaux



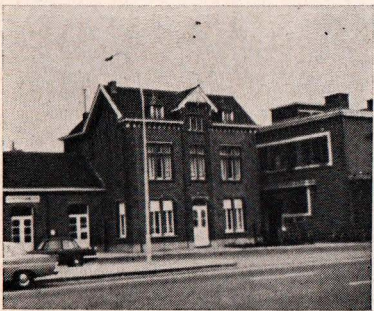
N. 137
NOVEMBRE - DECEMBRE 1968
23^{eme} ANNEE



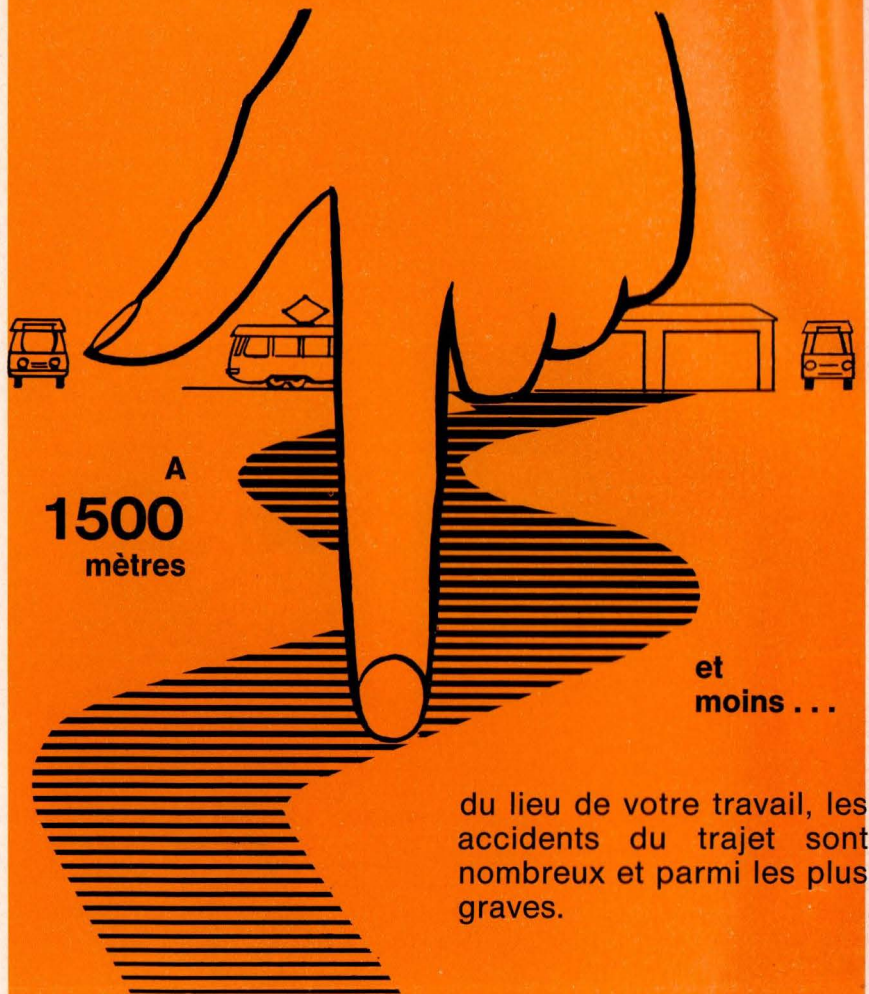
Entre Londerzeel et le café « In de zon » à Impde, le tram suivait une voie rectiligne en dehors de la route. Voir page 3.



A Anvers, la 6ème darse peut être atteinte en autobus. Voir page 12.



La station d'Oostmalle. Au milieu, la maison d'habitation; à droite, la sous-station désaffectée. Voir page 16.



du lieu de votre travail, les accidents du trajet sont nombreux et parmi les plus graves.

PENDANT 2 OU 3 MINUTES...

à l'aller et au retour sur le chemin du travail
redoublez de prudence
c'est facile et c'est important

Une société d'assurances a analysé les causes d'ACCIDENTS DE TRAJET et a observé qu'en partant du lieu de travail SUR UNE DISTANCE DE 1500 m. au maximum, qui prend 2 ou 3 minutes à un véhicule et 10 à 12 minutes à un piéton, on relève 41% des accidents inhérents au trajet et 45% des accidents graves de cette catégorie.

(D'après un dessin et un texte parus dans « La Belgique Industrielle »)

NOS VICINAUX

Bulletin bimestriel d'information
pour les agents de la S.N.C.V.

Rédaction :

14, rue de la Science, Bruxelles 4

Téléphone : 11.59.90 - Ext. : 335

C.C.P. 32.27

Editeur responsable : M. A. Valcke
14, rue de la Science, Bruxelles 4

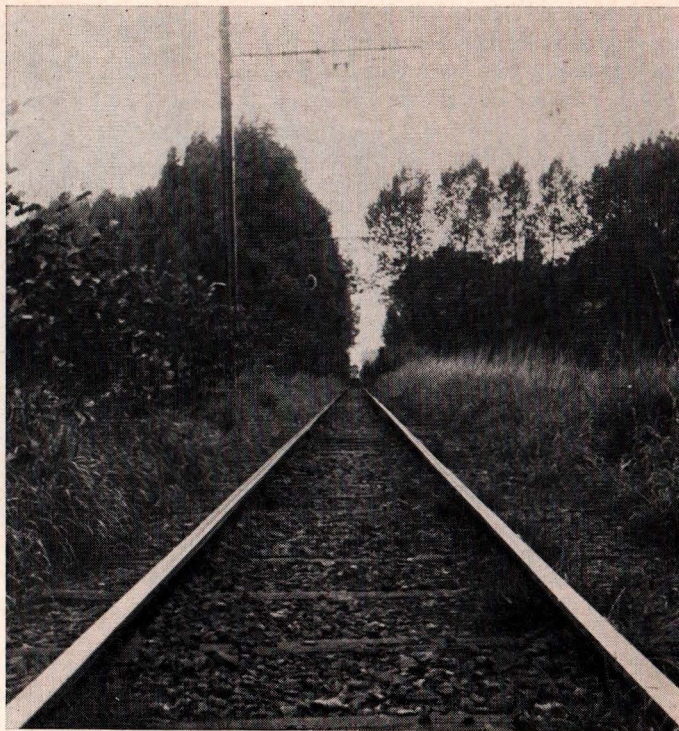
Notre photo de première page :

Cette photo a été prise devant la station de Wolvertem (Brabant), sur la ligne électrique Bruxelles-Londerzeel qui vient d'être l'objet d'une réforme de structure partielle. Le matin et le soir, on peut encore photographier un tram à cet endroit, mais on ne verra plus, comme ici, le tram L quittant Wolvertem pour Londerzeel.

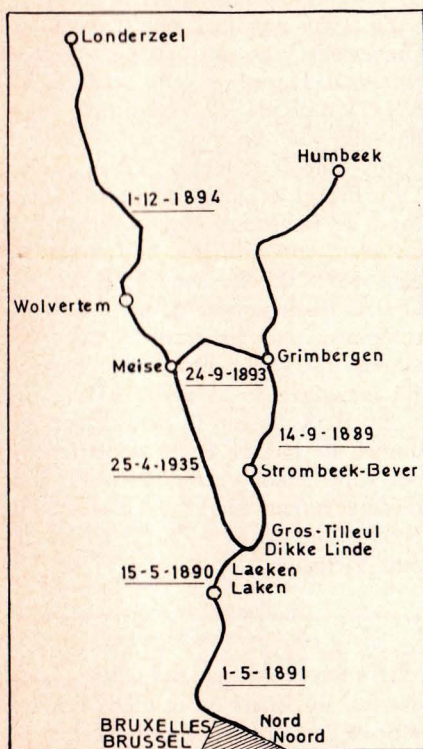
UNE REFORME DE STRUCTURE PARTIELLE SUR LA LIGNE ELECTRIQUE DU « L » BRUXELLES - LONDERZEEL

Depuis tout un temps déjà, le Conseil d'administration de la S.N.C.V. avait approuvé un programme général d'assainissement pour les lignes vicinales électriques de la province du Brabant qui révélaient une situation déficitaire inquiétante.

Dans ce programme était comprise la réforme de structure complète de la ligne Bruxelles - Londerzeel.



De Impde jusqu'à Slozen, le tram suivait une longue section de voie rectiligne, en siége propre, à travers la campagne. On voit, au loin, arriver le tram L, venant de Londerzeel.



Par suite de la diminution du nombre de voyageurs, la fréquence du service avait du être réduite à une motrice par heure et on pouvait se demander dès lors si le maintien d'une voie ferrée était encore justifié, tout au moins dans la partie rurale de l'extrémité de la ligne.

De plus, en vue d'aménager une section de l'autostrade Bruxelles-Anvers, l'Administration des Ponts et Chaussées nous demanda le démontage de la voie au-delà de Wolvertem,

le long de la route Bruxelles-Boom-Anvers.

Aussi, le Ministre des Communications donna-t-il son accord de principe pour le démontage de la section Wolvertem-Londerzeel ainsi que les communes actionnaires.

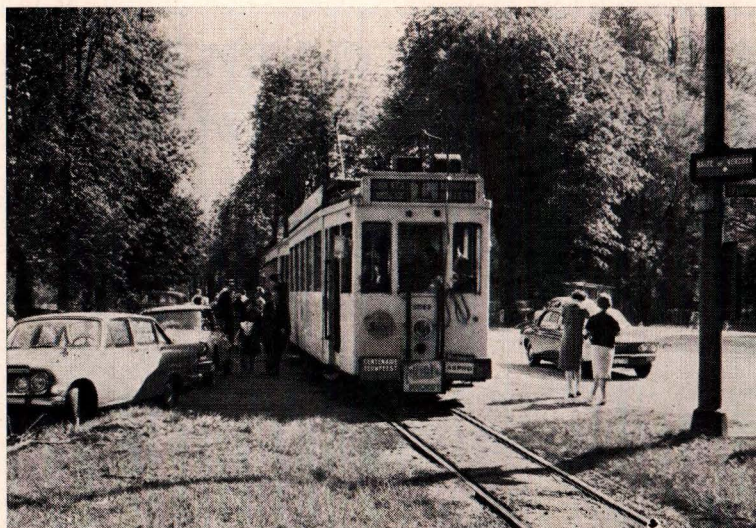
On apprit rapidement que, tout comme sur la ligne d'Alost ou sur celle de Ninove, la réforme de structure appliquée sur Londerzeel serait partielle.

En effet, l'exploitation par tramways, entre Bruxelles et Wolvertem, était maintenue aux heures de pointe du matin et du soir tandis qu'un ser-

vice d'autobus Londerzeel - Wolvertem prolongé jusqu'à Bruxelles, assurerait le trafic durant toute la journée.

LE DERNIER VOYAGE

Le 4 octobre 1968, la motrice 10069 entreprit son dernier voyage vers Londerzeel. Selon l'habitude, des amis du tram accompagnèrent la motrice aussi loin que possible. La T.V. flamande avait envoyé un cameraman et le samedi suivant, les téléspectateurs purent assister au dernier départ et à l'interview d'un « habitué » de marque en la personne du grand écri-



Halte à l'entrée du château de Bouchout à Meise (Photo P. De Backer)

vain flamand Gérard Walschap, qui est originaire de Londerzeel et qui fit une remarque très pertinente : « Autrefois, dit-il, quand on allait à Bruxelles, on savait que le voyage allait durer une heure et demi; on s'installait bien à l'avance dans les remorques du train vapeur et on bavardait avec ses voisins. L'habitant de Londerzeel n'allait pas dans la capitale pour singer les manières des gens de la ville, il allait simplement faire ses achats et il revenait rapidement, car il comprenait que le vrai bonheur et la joie de vivre se trouvaient au village. Aujourd'hui, tout va trop vite et les gens dans les autobus restent étrangers les uns aux autres ! »

RETOUR EN ARRIERE

Les dates d'ouverture des sections de la ligne

Les dates de mises en exploitation de cette ligne se confondent avec celles de la ligne Bruxelles - Humbeek et, pour une meilleure compréhension de la mise en exploitation des diverses sections, voici dans l'ordre chronologique les dates d'ouverture à l'exploitation « vapeur » :

Grimbergen - Strombeek - Laeken (r. Alph. Wauters)	14-9-1889
Laeken (r. de Vrière) - Pont de Laeken (par la rue Marie-Christine)	15-5-1890
Pont de Laeken - Bruxelles-Nord (par l'Allée Verte)	1-5-1891
Meise - Grimbergen	24-9-1893
Meise - Wolvertem	26-6-1894
Wolvertem - Londerzeel	1-12-1894

L'électrification

C'est en 1909 que fut réalisée l'électrification de Grimbergen à Bruxelles-Nord. Le trajet de la ligne « vapeur »,

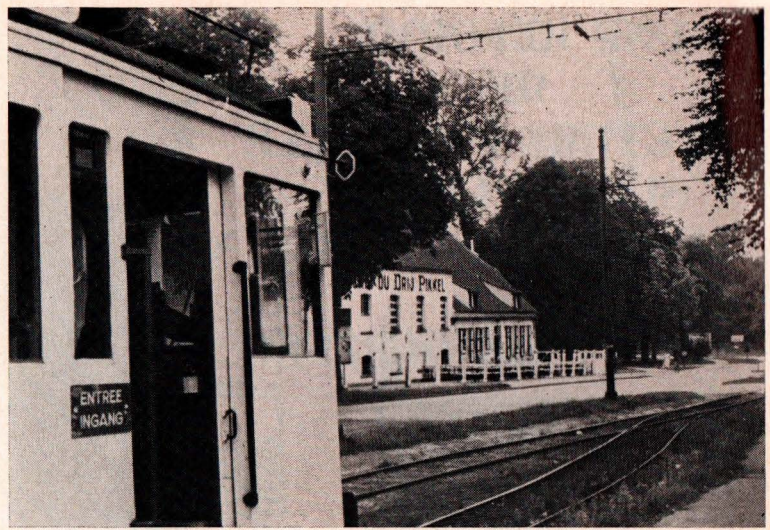
qui descendait de la place communale de Laeken vers la gare du Nord, par la rue Marie-Christine, fut abandonné (21-11-1909) et nos trams électriques suivirent désormais le boulevard Emile Bockstael et le boulevard du Jubilé. Ce passage à la motrice électrique eut lieu en deux fois :
Bruxelles - Gros Tilleul le 21-4-1909
Gros-Tilleul - Grimbergen le 17-8-1909

Il fallut attendre assez longtemps après la guerre de 1914, pour voir le tram électrique continuer de Grimbergen à Meise et de Meise à Wolvertem.

En effet, la poursuite de l'électrification eut lieu entre les années 1926 et 1930

Grimbergen - Meise - Wolvertem le 1-5-1926

Puis finalement
Wolvertem - Londerzeel le 26-10-1930



Cette motrice fait arrêt à la halte du Drij Pikkell et va s'engager en voie unique le long de la route qui longe le domaine de Bouchout et qui mène vers Meise.

Une nouvelle voie à traction électrique

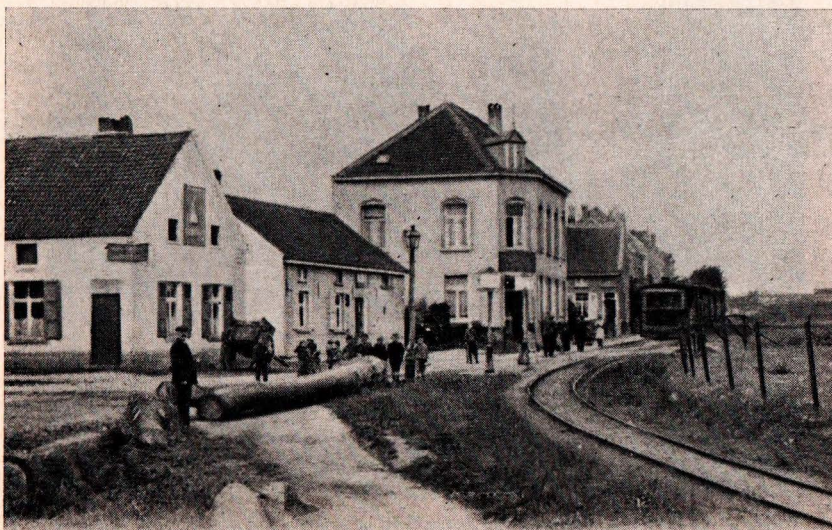
En 1935 eut lieu une Exposition Universelle sur les terrains situés autour du Heysel. A cette occasion, la S.N.C.V. décida de construire une nouvelle voie électrique entre Laeken (Gros Tilleul) et Meise passant par le Drij Pikkell et longeant le domaine royal de Bouchout. En même temps, on plaça un troisième rail entre la gare S.N.C.B. de Londerzeel et les Grands Palais en vue de créer un raccordement pour les foires et manifestations qui y ont lieu. Cette section fut inaugurée le 25 avril 1935.

En 1958, ce fut le creusement du tunnel au Heysel et le déplacement des voies allant vers Londerzeel. Ces travaux furent décrits et illustrés de photos dans les n^{os} 72, 73 et 74 de Nos Vicinaux.

En tram, à côté du conducteur...

Le tram électrique Bruxelles - Londerzeel, au départ de la place Rogier, à Bruxelles, suit la même voie que le tram Bruxelles - Grimbergen jusqu'au bout du tunnel du Heysel construit en 1958, lors de l'exposition universelle. A la halte souterraine du Parc Royal, le tunnel se divise en deux branches, l'une vers Grimbergen, l'autre vers Londerzeel et, dans cette direction une

Voici le tram à vapeur à Meise, dans les années 1900. L'estaminet, avec la chambre mansardée, existe encore et est très reconnaissable. On remarque la courbe que prend le rail vers Grimbergen, alors qu'aujourd'hui la voie continue tout droit vers Bruxelles.



double voie surgit de terre en un site qui fut entièrement modifié par les gigantesques travaux nécessaires pour l'aménagement des accès aux portes de l'exposition. Il faut savoir que de 1935 à 1957, les rails se trouvaient à droite et longeaient une série de villas cossues; en 1958, la voie a été déplacée à gauche de l'autoroute Bruxelles - Anvers passant à proximité.

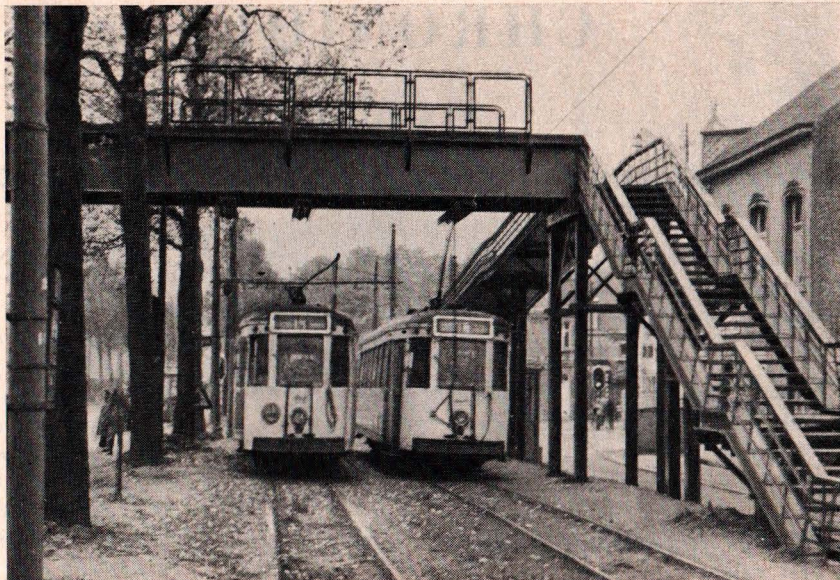
A hauteur de la boucle terminale de la ligne de la S.T.I.B., avenue de Meise, nous passons en voie unique avec signalisation automatique. L'arrêt suivant est celui du Drij Pikkell, but de promenade des Bruxellois, où ils trouvaient (et trouvent toujours) de la gueuze, de la kriek et des tartines au fromage blanc ! Dès que le feu devient vert, le tram continue en siège propre, sous les arbres, vers l'entrée du domaine de Bouchout, ouvert toute l'année, et où se trouve le nouveau jardin botanique de Bruxelles.

Le tram poursuit jusqu'à l'arrêt de Meise, de là, la voie longe assez longtemps l'autoroute Bruxelles - Anvers.

A Wolvertem-rond-point, la voie bifurque à gauche vers le village et le tram s'arrête devant la station de Wolvertem (notre photo de première page). De là, le rail continue vers Impde et Londerzeel.

Aujourd'hui, le service des tramways a été entièrement supprimé sur cette section.

Le passage de nos autobus sur la grand-route d'Anvers a nécessité le placement de feux de signalisation routière à notre arrêt de Meise, à proximité de la passerelle métallique pour piétons qui avait été construite précédemment (voir photo).



Deux motrices avec plaques « L » se croisent à Meise, à la hauteur de la passerelle,

Le groupe des lignes d'autobus Bruxelles - Londerzeel et extensions

Les services d'autobus mis sur pied pour remplacer le tram furent l'objet de critiques de la part de la presse et de la clientèle; aussi, un mois plus tard, le 8 novembre, les horaires étaient-ils remaniés.

Les trams du matin et du soir ont comme film un L (barré).

L'autobus BW :

Part de Bruxelles Nord et pénètre dans Wemmel, jusqu'à la Bosstraat.

L'autobus LW :

Part de Bruxelles Nord et va à Londerzeel, mais en passant par les quartiers résidentiels du Heysel et la maison communale de Wemmel.

L'autobus LW (barré) :

Part de Bruxelles Nord mais ne va que jusqu'à Meise ou Wolvertem, via Wemmel.

L'autobus L :

Part de Bruxelles Nord et va directement, par Strombeek-Bever, à Londerzeel; le trajet est effectué en 46 min.

L'autobus L (barré) :

Part du Nord et va directement soit à Wolvertem soit à Nieuwenrode, via Strombeek-Bever.

Nous avons suivi un autobus LW, un après-midi de semaine. Le retour vers Bruxelles, de Londerzeel, eut lieu vers 14 h. 45, assurément une heure creuse pour les transports en commun. Or, à notre passage à Wemmel, les 50 places assises étaient occupées et nous venions de croiser, à Meise, un autre autobus LW dans lequel des voyageurs étaient debout.

Notre conclusion : « Si les Vicinaux n'existaient pas, il faudrait les inventer ».

LA DERNIERE JOURNEE DE TRAVAIL

La première réaction que vous aurez en voyant cette photo, c'est qu'il ne s'agit pas d'agents des Vicinaux.

C'est bien certain et, d'autre part, le texte de la pancarte accrochée au-dessus du poste de perception est visiblement en allemand. En effet, nous avons remarqué cette photo dans la revue mensuelle éditée à l'intention des agents des transports en commun de la ville de Hambourg.

Le fait d'annoncer aux voyageurs qu'il s'agit de la dernière journée de travail accomplie par un futur pensionné, nous a paru une idée originale.

Non seulement son poste de perception a été fleuri jusques et y compris sa machine à imprimer les billets, mais le texte apprend à tous les habitués que « Je voyage vers la retraite », traduction libre : « C'est mon dernier jour de travail ». N'est-il pas agréable de terminer sa carrière en recevant les bons vœux de centaines de voyageurs que l'on connaissait à peine de vue, mais qui témoigneront leur sympathie au « pensionné » parce qu'ils auront été mis au courant ?



CHRONIQUE SOCIALE

Allocations familiales

Nouveaux montants des allocations familiales et des avantages connexes

A la suite de la hausse de l'indice des prix à la consommation, les taux des allocations familiales et des avantages connexes sont fixés comme suit à partir du 1-12-1968 :

I. ALLOCATIONS FAMILIALES

	Taux journaliers	Taux mensuels
A. Montant des allocations ordinaires.		
1er enfant	23,76 F	594,00 F
2ème enfant	38,28 F	957,00 F
3ème enfant et suivants	55,00 F	1.375,00 F
B. Montant de l'allocation supplémentaire pour enfants handicapés âgés de moins de 25 ans.		
par enfant handicapé	44,67 F	1.116,75 F
C. Montant des allocations d'orphelins.		
par enfant orphelin	68,16 F	1.704,00 F
D. Montant des allocations pour enfants d'invalides.		
1er enfant	40,13 F	1.003,25 F
2ème enfant	40,13 F	1.003,25 F
3ème enfant et suivants	55,00 F	1.375,00 F
E. Suppléments selon l'âge des enfants.		
de 6 à 10 ans	5,20 F	130,00 F
de 10 à 14 ans	9,15 F	228,75 F
de plus de 14 ans	13,62 F	340,50 F

Remarque : Tous les enfants âgés de 6 ans et plus, y compris les enfants uniques et les benjamins, ont droit au supplément accordé selon l'âge.

II. ALLOCATIONS DE NAISSANCE

1ère naissance	8.841,00 F
2ème naissance	6.097,00 F
3ème naissance et suivantes	3.281,00 F

Remarque : Le bénéficiaire du paiement anticipatif de l'allocation de naissance peut être demandé dès le 6ème mois de la grossesse. En pareil cas, l'allocation est payable deux mois avant la date présumée de la naissance.

III. COMPLEMENTS D'ALLOCATIONS FAMILIALES S.N.C.V.

	Taux journaliers	Taux mensuels
1er enfant	5,76 F	144,00 F
2ème enfant	5,76 F	144,00 F
3ème enfant	5,96 F	149,00 F
4ème enfant	7,16 F	179,00 F
5ème enfant et suivants	7,60 F	190,00 F

* * *

QUELQUES INFORMATIONS IMPORTANTES :

1) en matière de contrôle de la fréquentation scolaire :

Le contrôle du droit aux allocations familiales des étudiants âgés de 14 à 25 ans, est désormais exercé au moyen d'un seul certificat scolaire à présenter à la rentrée des cours. Cette nouvelle mesure implique toutefois pour les parents qui perçoivent les allocations familiales au profit de ces étudiants, l'obligation de signaler immédiatement à la Direction du Groupe toute modification intervenant, au cours de l'année scolaire, dans la situation de l'étudiant (par exemple : changement d'établissement d'enseignement, cessation totale ou partielle de la fréquentation scolaire, exercice d'une activité lucrative, etc.).

Aussi attirons-nous particulièrement l'attention des agents sur le fait que toute négligence dans ce domaine pourrait entraîner un paiement indu dont le remboursement sera à coup sûr exigé, sans préjudice des sanctions réglementaires et même pénales prévues par la loi.

2) à propos de la fin d'études professionnelles :

L'octroi des allocations familiales est permis, à partir du 1-7-1968, pendant les 90 jours qui suivent immédiatement la fin des cours, en faveur des jeunes gens ayant terminé des études professionnelles de plein exercice d'une durée de deux ans au moins, à la condition qu'ils soient inscrits comme demandeur d'emploi et qu'ils n'aient pas refusé un emploi convenable. Précisons que cette inscription doit se faire auprès d'un bureau régional de l'Office National de l'Emploi.

A noter que le droit aux allocations familiales cesse de toute façon au terme de la période des 90 jours civils débutant à la fin de l'année scolaire, même si cette inscription ne s'est pas faite aussitôt après l'achèvement des études.

3) en ce qui concerne les enfants malades :

Dorénavant, en cas d'interruption de la fréquentation scolaire pour cause de maladie, les allocations familiales resteront dues jusqu'à la fin des vacances d'été de l'année scolaire suivant celle au cours de laquelle la maladie a débuté (jusqu'à présent, les allocations n'étaient dues que pour l'année scolaire entamée). Après 6 mois ininterrompus de maladie et, au plus tôt, à partir du début de l'année scolaire suivant celle au cours de laquelle la maladie a débuté, l'incapacité sera constatée par un médecin attaché au Ministère de la Prévoyance Sociale. Cette nouvelle mesure est d'application pour la première fois à l'égard des enfants qui ont interrompu pour raison de maladie la fréquentation scolaire dans le courant de l'année scolaire 1967-1968.

Le « Vert Chasseur » à Uccle, en 1900

De 1891 à 1894, le « Vert Chasseur » fut le terminus de la ligne vicinale, à vapeur, Bruxelles - Vert Chasseur; en effet, 300 m plus loin commence la forte descente du Vivier d'Oie, et celle-ci était jugée beaucoup trop dangereuse pour les locomotives.

En 1894, fut inaugurée la première ligne vicinale électrique Bruxelles - Petite Espinette. Le tram électrique partant de la Place Rouppe, après s'être arrêté à « Ma Campagne », faisait halte successivement à la chaussée de Vleurgat (ancienne Bascule), à l'avenue Legrand, à l'avenue Longchamp, à l'avenue DeFré puis s'arrêtait au Vert Chasseur; il continuait ensuite vers le Vivier d'Oie, la Petite Espinette et plus tard l'Espinette Centrale.

De la Place Rouppe, le tram électrique mettait 30 minutes pour atteindre le café-restaurant du Vert Chasseur que nous voyons sur la photo et où les familles bourgeoises se donnaient rendez-vous. Malgré deux guerres, cet établis-



sement a tenu bon jusqu'en 1968 ! Il a été démolé en septembre dernier. Voilà encore un souvenir qui disparaît.

Remarquons qu'à cette époque, on pouvait sans inconvénient abandonner une remorque en pleine chaussée !

ACTES DE PROBITE

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

ANVERS

Dépôt de Malines : F. De Keyser (8.500 fr).

Dépôt de Broechem : M. Van den Brande (487 fr), G. Vluymans (100 fr), J. Smits (51 fr), G. Fierens (160 fr).

FLANDRE OCCIDENTALE

Dépôt de Knokke : J. Degraeve (3.300 fr).

Dépôt de Courtrai : M. Vandembroucke (un manteau de dame), Vandeputte M. (une sacoche et une montre de dame), R. Delombaerde (un bracelet-montre).

Dépôt d'Assebroek : G. Debaene (14.200 fr).

Dépôt d'Ostende : E. Vandembroucke (1.563 fr), F. Viane (850 fr), A. Nassel (550 fr).

NAMUR - LUXEMBOURG

Dépôt de Namur : R. Balzat (755 fr), G. Vanhooetghem (1.479 fr), R. Wanson (300 fr).

Dépôt d'Onoz : J. Labaisse (280 fr).
Dépôt de Bouillon : V. Poirier (285 francs).

Dépôt de Florenville : A. Antoine (2.001 fr).

Dépôt de Lesves : J. Lambert (2.520 francs).

Dépôt d'Arlon : V. Leonet (107 fr).

HAINAUT

Mois de septembre

Dépôt de Tournai : G. Quiévy (600 fr), G. Lefevre (287 fr), E. Corbisier (116 fr), R. Petit (337 fr).

Dépôt de Quaregnon : G. Grad (1.294 francs), L. Godart (abonnement et 100 francs).

Dépôt de Charleroi : U. Janssens (34 fr), J. Dieu (33 fr), A. Cottiels (bracelet en argent), J.P. Geukens (1.300 fr), Fr. Sénéchal (20 fr), R. Van Petegem (11 fr), C. Binon (24 fr), Fr. Poupaert (180 fr), L. Vandenberghe (33 fr), D. Scherlinckx (43 fr).

Dépôt de Jumet : A. Wéry (505 fr), W. Genart (123 fr), C. Leherte (52 fr), H. Massart (892 fr).

Dépôt de Châtelet : R. Henry (40 fr).
Dépôt d'Anderlues : J. Darigny (montre de dame en or), G. Quériat (5 fr), A. Liard (100 fr), J. Duez (266 fr).

Dépôt de Nalinnes : R. Delaunois R. (15 fr).

Mois d'octobre

Dépôt de Tournai : R. Quiévieux (87 fr), H. Robin (43 fr), A. D'Hondt (100 fr et pièces d'identité).

Dépôt de La Louvière : J. Delloy (637,95 fr), L. Bruneel (275 fr), J. Delloy (690 fr), G. Iperziel (721 fr), R. Désier (836 fr), L. Troch (un billet de 1.000 fr).
Dépôt d'Anderlues : G. Vanderbeeck (570 fr).

Dépôt de Charleroi : M. Pirson (380 fr), M. Castiaux (40 fr), J. Hennaut (450 fr), M. Pirson (221,45 fr), R. Stocq (100 fr), E. Verhoeven (211,25 fr), A. Cockx (9 fr).

Dépôt de Trazegnies : Ph. De Weiwere (40 fr), G. Demeulemester (carte d'identité et abonnement), A. Thiéllé (920 fr).

Dépôt de Jumet : L. Adant (35 fr), Ch. Dewilde (547 fr), E. Callens (235,25 fr).

Dépôt de Châtelet : Fr. Steinier (35 fr).

LIEGE

Mois de novembre

Dépôt de Bassenge : M. Franssen (952 fr), M. Marx (52 fr).

Dépôt de Bressoux : F. Petit (31 fr).

Dépôt d'Eupen : J. Charlier (500 fr).

Dépôt de Liège-St. Gilles : A. Delhasse (406 fr), H. Lakaye (103 fr), J. Otte (334 fr), N. Yasse (100 fr).

Dépôt d'Omal : A. Claes (7 fr), G. Dantinne (27 fr), J. Distèque (100 fr), L. Hubin (146 fr), G. Maquet (4.000 fr), E. Riga (2.420 fr).

Dépôt d'Oreye : C. Focan (2.303 fr).

Dépôt de Rocourt : A. Hansen (12 fr).

Dépôt de Warzée : J. Collard (482 fr), J. Franco (49 fr).

LIMBOURG

Dépôt de Tessenderlo : Volders G. (5.400 fr), Voordeckers Jos (3.900 fr).

Dépôt d'Hasselt : Vanspauwen Jos (2.000 fr), Poets Jaak (850 fr).

Dépôt de Lanaken : Castro Antoon (1.000 fr).

Dépôt de Genk : Gilissen Ghislain (560 fr), Gilissen Ghislain (530 fr).

BRABANT

Dépôt d'Uccle : Vandekerckhoven (2.909 fr), De Coster (2.425 fr), Vienne A. (3.675 fr).

Dépôt La Roue : Decancq (6.820 fr).

Dépôt de Leerbeek : Van Rossem D. (1.000 fr).

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

Naissances

ANVERS

Elisabeth chez M. Willems Frans (Broechem)
Marina chez M. Cossaer Ludo (Anvers)
Lydia chez M. Braem Karel (Merksem)
Kristien chez M. Boni François (Anvers)
Myriam chez M. Royens Herman (Vosselaar)
Viviane chez M. Christiaens Jean (Malines)
Frank chez M. Gijs Alfons (Retie)
Rita chez M. Cuypers Gaston (Ekeren)
Lodewijk chez M. Serneels Corneel (Malines)

FLANDRE ORIENTALE

Leentje chez M. Aerens Raoul (Zomergem)
Isabelle chez M. Royart Jozef (Herzele)
Patricia chez M. Gelaude René (Gijzegem)
Nadine chez M. Watthé René (Zaffelare)
Ingrid chez M. Van Hauwermeiren (Uitbergen)

HAINAUT

Pascale chez M. Piéart Freddy (Havré)
Alain chez M. Van Hemelryck Jean (Mons)
Patrick chez M. Callens Etienne (Jumet)
Marie-Ange chez M. Janssens Urbain (Pironchamp)

Suzanne chez M. Momigny Willy (Mont s/Marchienne)
Cathy chez M. Poupaert François (Monceau s/Sambre)
Jean Luc chez M. Seghin Michel (Forchies)
Alexis chez M. Marlière Claude (Templeuve)
Frédérique chez M. Delforge René (Leernes)

NAMUR - LUXEMBOURG

Stephane chez M. Delchambre Serge (Saint-Servais)
Francis chez M. Gralinger Georges (Florennes)
Ronald chez M. Goffin Gustave (Champion)
Veronique chez M. Gilson Henri (Forges)

LIEGE

Dominique chez M. Colson Jean (Eben Emaal)
Michel chez M. Fransen Raymond (Herstal)

BRABANT

Erik chez M. Flion Willy (Duisburg)
Isabelle chez M. Delcorde Raymond (Waterloo)
Bruno chez M. De Marie René (Gooik)
Stéphan chez M. Van Hove René (Kessel-Lo)
Eise chez M. Bellemans Robert (St. Martens-Lennik)
Johan chez M. Endels Alfred (Overijse)

LIMBOURG

Dirk chez M. Eygemans Marcel (Genk)
Benny chez M. Tielens Jaak (Bocholt)
Johan chez M. Gerits Pieter (Bilzen)
Kris chez M. Luyten Ferdinand (Schaffen)

FLANDRE OCCIDENTALE

Els chez M. Vandaele Aurel (Ostende)
Bianca chez M. Gunst Eddy (Middelkerke)
Natacha chez M. Palles Nicolas (Ostende)
Jean-Marc chez M. Deconinck Michel (Aartrijke)

ATELIER DE DESTELBERGEN

Martine chez M. Blancquaert Th. (Wetteren)

Mariages

ANVERS

M. Plompen P. a épousé Mlle Verbraeken E.

FLANDRE ORIENTALE

M. De Clercq R. a épousé Mlle Huylenbroeck D.

HAINAUT

M. Demunter L. a épousé Mlle Blairon F.

NAMUR - LUXEMBOURG

M. Verlaine A. a épousé Mlle Wautriche Ch.

LIEGE

M. Crisner J. a épousé Mlle Henrard L.

BRABANT

M. De Greef A. a épousé Mlle Matthijs V.
M. Cobut A. a épousé Mlle Hoebeke G.
M. Liekens G. a épousé Mlle Bertolozzi I.

LIMBOURG

M. Hindrikk H. a épousé Mlle Weltjens P.

FLANDRE OCCIDENTALE

M. Deckmijn F. a épousé Mlle Lemans H.
M. Pilaert M. a épousé Mlle Thomas I.
M. Staipaert J. a épousé Mlle Mylle L.
M. Roose J. a épousé Mlle Wegsteen Gh.
M. Corty E. a épousé Mlle Tanghe R.

Groupe du Hainaut

Gilbert E., contrôleur	49
Sampoux V., conducteur	39
Jambe J., ouvrier qual. de le cl.	36
Urbain E., receveur	26

Nécrologie

AGENTS EN SERVICE

Age

LIMBOURG

Pensart J., ouvrier qual. 1er cl.	56
Auwerx M., receveur	59

HAINAUT

Leclercq G., ouvrier qual. 1er cl.	55
Wilman M., conducteur	44
Petitjean F., receveur	49

ALLOCATAIRES

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

ANVERS

Van den Bleeken A., ouvrier d'élite	67
Tysmans J.B. chef piocheur	80
Vaes J., piocheur	84
Versmissen A., receveur	75
De Haes L., ouvrier d'élite	74

FLANDRE OCCIDENTALE

Demeester F., ouvrier qual.	76
Depypere J., piocheur	95
Neckebroeck P., ouvrier qual. 1er cl.	81
Declodet M., conducteur él.	72
Vlaminck P., mécanicien	63
Moyaert H., ouvrier qual.	86
Windels G., conducteur A.B.	71
Moyaert L., ouvrier qual. 1er cl.	61

FLANDRE ORIENTALE

Wynants J.B. manoeuvre	72
Vanderstraeten D., chef piocheur	92
Soetaert L., chef de service 2e cl.	71

LIMBOURG

Hendrix P., piocheur	82
Lantin F., receveur	78
Crijns L., piocheur	71

BRABANT

Andries J., receveur	74
Coekaerts R., piocheur	66
Roland R., chef receveur	66
Brancart P., ouvrier qual. 1er cl.	81
Willems N., chef receveur	76

HAINAUT

Devos A., ouvrier qual. 1er cl.	63
Lenoir J.B., piocheur	68
Mahieu E., receveur	68
Goret V., piocheur	79
Dury A., receveur	66
Lhoir G., conducteur A.B.	49
Bourgeois J., ouvrier qual. 1er cl.	57

LIEGE

Jacquemin J., machiniste 1er cl.	82
Renard L., conducteur A.B.	60
Riga C., piocheur	76

NAMUR - LUXEMBOURG

Ernoult G., conducteur A.B.	79
Finfe F., piocheur	79

Agents des groupes mis à la pension

Mois de septembre-octobre 1968

Années
de
service

Groupe d'Anvers

Rombouts P., surveillant V.T. le cl.	49
Verstraeten F., receveur	45
Van Oosterweyck G., conducteur él.	44
Van Britsom E., brigadier	44
Van den Langenbergh E., cond. él.	42
Van Opstal Fr., conducteur él.	41
Wils Fr., receveur	39
De Langh L., conducteur él.	38
Van Meer J., conducteur él.	37
Van Camp J., conducteur él.	37
Jans Livine, commis de le cl.	32
Willems A., contrôleur	30

Groupe de la Flandre Occidentale

Decerf R., brigadier	49
Bailleul A., ouvrier qual. de le cl.	47
Vertomme J., machiniste de le cl.	45
Glorie C., conducteur A.B.	42
Casier E., conducteur A.B.	40
Verbeke H., receveur	35
Verhaeghe G., receveur	34

Groupe du Limbourg

Vlemmings L., conducteur A.B.	35
Bos P., piocheur	20

Groupe du Brabant

Vranckx Ph., chef receveur	38
Handelberg J., ouvrier d'élite	38
Acacia Fr., conducteur él.	37
Crabbé R., ouvrier d'élite	32
Lemmens Fr., piocheur	32
Bulté J.B., manoeuvre	32
Tielemans F., chef receveur	31
Van Mosselvelde A., piocheur	29

Groupe de Namur-Luxembourg

Hancotte A., contremaître	34
Hennin E., ouvrier qual.	31

Groupe de Liège

Narinx G., ch de serv.-service imp.	49
Louis L., conducteur él.	35
Dupont W., conducteur él.	34
Schoefs L., conducteur él.	31
Pirghaye J., ouvrier d'élite	16

Hommage aux victimes des deux guerres

Cet hommage annuel a eu lieu le vendredi 8 novembre, à l'Administration Centrale.

M. Hoens, Directeur Général, s'inclina et se recueillit un instant devant la stèle de marbre noir inaugurée en 1950 et au pied de laquelle une splendide couronne ornée d'un ruban aux couleurs nationales, venait d'être déposée au nom de la S.N.C.V. Puis, comme à l'accoutumée, M.A. Van den Eede, au nom du cercle « Entre Nous », et MM. Dierinckx et Van der Linden, au nom des deux syndicats, vinrent fleurir le monument.

Un groupe nombreux de fonctionnaires et d'agents entouraient M. le Directeur Général.

A l'occasion de son cinquantenaire, la Radio et la Télévision ont spécialement commémoré, cette année, l'événement mondial que fut la signature de l'armistice du 11 novembre 1918. C'était très opportun parce que les hommes dans la quarantaine, peuvent avoir de la peine à s'émouvoir encore sur l'invasion de 1914, la vie dans la boue des tranchées et l'offensive libératrice si meurtrière, alors qu'eux-mêmes, il y a vingt-cinq ans déjà, ont subi une autre guerre, celle de 1940-45, dont les victimes furent également nombreuses.

Aussi pensons-nous que le 11 novembre doit rester le symbole d'une paix durement acquise mais toujours remise en question.

Administration Centrale

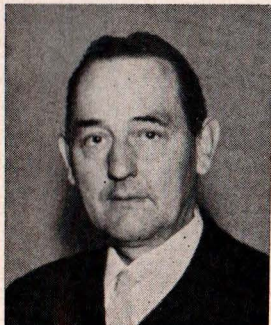
Le 11 novembre 1968, M. De Cock, ancien Directeur des Voies et Travaux à l'Administration centrale, est décédé à l'âge de 80 ans.

M. De Cock entra comme ingénieur en 1918; il fut nommé Directeur en 1942 et prit sa retraite à 1953.

Etant devenu veuf prématurément, il consacra sa vie privée à élever ses nombreux enfants à qui nous présentons nos sincères condoléances.

Trois belles carrières

Lors de l'ouverture de la ligne Turnhout - Poppel, à la fin de l'année 1906, le père Rombouts déménagea avec sa famille, de Mol à Ravels, pour travailler sur la nouvelle ligne vicinale. Le fils suivit les traces de son père



M. G. Rombouts.

et, le 18 novembre 1918, Godefroid Rombouts entra à son tour au service des Vicinaux. Durant une grande partie de sa longue carrière, il resta attaché au service des Voies et Travaux de Turnhout dans lequel il fut promu successivement chef-piocheur, contrôleur des voies, surveillant des V. & T., surveillant V.T. de 1ère cl. Pendant ces années, le terrain d'activité de M. Rombouts s'étendit sur les nombreuses lignes qui rayonnaient autour de Turnhout.

A partir du 1er avril 1950, il fut chargé du contrôle sur le secteur Zurenborg - Oostmalle et plus tard sur tout le réseau de la province, exception faite des Polders et de la Campine anversoise.

A M. Rombouts, père de 10 enfants, nous souhaitons de nombreuses années d'heureuse retraite au milieu de sa belle famille.

☆

M. Richard DECERF est entré en service le 16-8-1919. Il débuta à l'atelier d'Ostende où il s'occupa pendant 18 ans de la réparation des motrices électriques. En 1937, il fut transféré à la ligne aérienne; à la suite d'un accident de travail, survenu après 21 années de service, il retrouva son premier centre d'activité. Il vient d'être pensionné comme brigadier.

☆

M. Aimé BAILLIEUL fut engagé, le 20-7-1921, à Ostende. Lui aussi débuta à l'atelier où il devait passer toute sa carrière. Il a terminé sa carrière comme ouvrier qualifié de 1e cl. et de même que son collègue Decerf sans la moindre réprimande ni punition.

Les propos du contrôleur BOUDARD

BOUDARD : Le mois dernier, on a beaucoup parlé du grand Age, or j'ai reçu quelques plaintes de personnes âgées et moins âgées, à propos du même sujet : la montée des voyageurs dans nos autobus.

CONDUCTEUR : On demande des portes plus larges ?

B. : Précisément nos services techniques en prévoient, mais pour la sortie, ce qui est logique, et nous en reparlerons dans deux mois; mais ici, il s'agit de l'accès aux marches de la porte d'entrée, lorsque le conducteur ne prend pas la peine d'amener son véhicule contre la bordure des trottoirs. En effet, que se passe-t-il alors ?

C. : Le voyageur doit d'abord descendre sur la chaussée...

B. : Dans l'eau ou la neige, et ensuite il doit faire un effort parfois pénible pour atteindre la première marche; alors qu'il est si facile pour le conducteur d'effectuer la manœuvre pour amener son véhicule le long de la bordure.

C. : A condition qu'il n'y ait pas de voitures privées empiétant sur l'espace de la voirie qui nous est réservé.

B. : Celles-là, je les poursuis sans pitié. Mais quand il y a toute la place, c'est un geste de politesse vis-à-vis de nos clients. A ce propos, au cours de mes vacances, cette année, j'ai lu ceci sur les murs d'un restaurant en France : « La politesse, c'est l'art de faire ce qui vous ennue comme si cela vous amusait. »

C. : Cela me semble très vrai et c'est joliment dit.

B. : Comme c'est la dernière fois que je vous vois en 1968, on m'a demandé de rappeler de ne pas oublier d'allumer la lampe « arrêt demandé » pour confirmer que la sonnerie du voyageur a bien été entendue. Dans d'autres sociétés de transport, lorsque le voyageur demande l'arrêt, c'est lui-même qui déclenche l'allumage d'une lampe dans la voiture et au tableau de bord.

C'est ce système qui sera généralisé sur tous nos nouveaux autobus depuis qu'il a été imposé par le nouveau Règlement Technique du Ministère des Communications.

C. : Quoiqu'il en soit, il vaut mieux pour tout le monde, surtout pour éviter les discussions, allumer la lampe dès qu'on a entendu l'appel.

B. : Ce n'est pas facile de convaincre les gens. Ainsi, savez-vous pourquoi il est difficile de persuader un Ecossais d'acheter un réfrigérateur ?

C. : Non.

B. : Parce qu'on ne parvient pas à lui faire croire que la lumière s'éteint quand on ferme la porte.

LES LONGUES CARRIERES



L. Vlemmings

A débuté le 27-7-1925 et a pris sa retraite comme conducteur A.B. à Maaseik.



C. Glorie

A débuté le 28-6-1926 et a pris sa retraite comme conducteur A.B. à La Panne.



L. De Langh

A débuté le 13-8-1928 et a pris sa retraite comme conducteur électr. à Merksem.



V. Sampoux

A débuté le 25-5-1926 et a pris sa retraite comme conducteur à La Louvière.



J. Van Camp

A débuté le 20-3-1929 et a pris sa retraite comme receveur à Rumst.



J. Handelberg

A débuté le 1-3-1926 et a pris sa retraite comme ouvrier d'élite à Cureghem.



A. Wils

Est entré en service le 3-2-1927. Il a terminé sa carrière comme receveur à Anvers.



G. Vanoosterweyck

Est entré en service le 1-12-1922. Il a terminé sa carrière comme conducteur électr. à Anvers.



J. Vantomme

Est entré en service le 31-5-1923. Il a terminé sa carrière comme machiniste de 1er cl. à Courtrai.



V. d. Langenberg

Est entré en service le 24-2-1924. Il a terminé sa carrière comme conducteur électr. à Anvers.



E. Gilbert

Est entré en service le 2-1-1920. Il a été nommé contrôleur le 1-1-1936, à La Louvière.



F. Van Opstal

Est entré en service le 29-3-1926 comme conducteur électr. à Anvers.

La troisième saison du T. T. A.

Le comité directeur de l'association « Tramway Touristique de l'Aisne » nous a obligeamment communiqué les statistiques d'exploitation de la saison 1968. De toute évidence, la mise en service d'une machine à vapeur a constitué une attraction de premier ordre. En effet, les recettes de 1968 ont doublé par rapport à celles de 1967 et plus que quintuplé par rapport à la première année (1966). Or, en 1968, sur les 93 jours d'exploitation, le rapport signale qu'il y eut 50 journées de pluie diluvienne; on peut donc encore espérer une amélioration des résultats financiers si le temps est meilleur en 1969.

La première année, le matériel roulant avait parcouru 2.226 km; la saison dernière, on releva 8.121 km dont 594 km en vapeur.

Il est indiscutable que le fait d'avoir pu retrouver, acquérir, amener sur place et mettre en ordre de marche une authentique machine à vapeur vicinale, a constitué un exploit qui a eu les conséquences les plus heureuses pour le suc-

cès de ce tram touristique qui serpente à travers bois.

La photo ci-contre, de M. E. Keutgens, pourrait avoir été prise en 1900, car on ne remarque ni voitures automobiles ni antenne de télévision !

Les Anglais disent « Rien ne réussit comme le succès » et, en effet, alors

qu'en 1966 et 1967 il n'y eut que 6 ou 7 arrivées d'autocars à Erezée, on en a dénombré 105, en 1968.

Félicitons et remercions les membres dévoués qui travaillent durant leurs jours de vacances entre Erezée et Amnines pour que revive une ligne « vapeur » à voie métrique en Belgique.

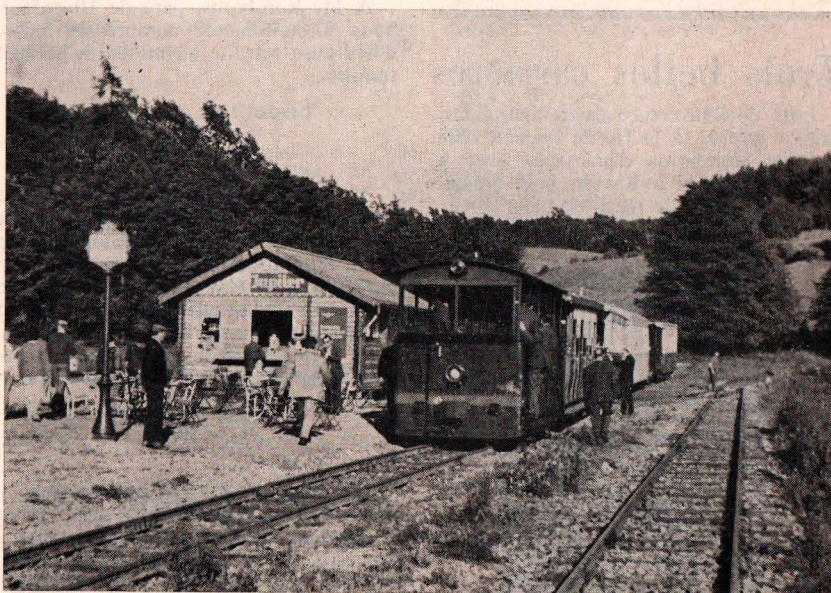
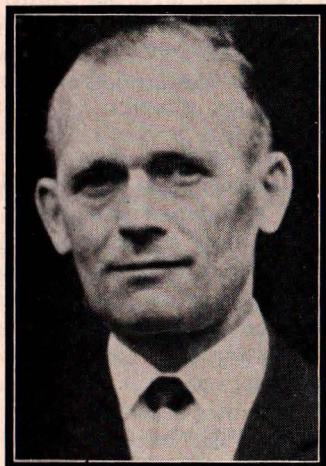


Photo E. Keutgens.

Un accident mortel

Le 23 octobre 1968, G. Geluykens commença, comme d'habitude, sa journée de travail, à 7 h.45 au dépôt de la Tjalkstraat, à Anvers.



M. G. Geluykens.

Comme ouvrier qualifié de 1ère classe au service des Voies et Travaux, il dirigeait une équipe de 5 hommes chargée d'effectuer de multiples travaux d'entretien dans la province.

Ce jour-là, il partit avec deux de ses hommes pour la station vicinale de Turnhout.

Ces trois agents n'ont pas atteint leur destination car, à Vlimmeren, sur la route Anvers-Turnhout, une voiture arrivant en sens inverse vint percuter de front leur camionnette à la suite d'une fausse manœuvre.

L'agent G. Geluykens fut tué sur le coup, tandis que ses deux camarades, H. Willemsens et K. Verschuere, grièvement blessés, furent conduits à l'hôpital de Turnhout.

Le défunt était un ouvrier consciencieux, un agent dévoué et un habile homme de métier. Il était âgé de 51 ans et il laisse une veuve et deux enfants.

Nous exprimons à la famille éprouvée nos vives condoléances et souhaitons aux deux blessés, dont l'état de santé s'améliore, un prompt et complet rétablissement.

Liste des Primes de Sécurité accordées au cours des mois de sept. - oct. 1968

GRUPE D'ANVERS

Les équipes 1, 2, 3, 5, 6, 8 et 11 ont reçu ensemble 1.998 F.

GRUPE FLANDRE ORIENTALE

Les équipes 1, 3 et 6 ont reçu ensemble 1.944 F.

GRUPE FLANDRE OCCIDENTALE

Les équipes 1, 2, 3 et 6 ont reçu ensemble 1.794 F.

GRUPE DU LIMBOURG

Les équipes 1, 2, 3 et 4 ont reçu ensemble 7.776 F.

GRUPE DU BRABANT

Les équipes 1, 5, 6, 8, 9, 10, 15, 17, 19, 21, 22 et 23 ont reçu ensemble 5.040 F.

GRUPE DU HAINAUT

Les équipes 3, 4, 10, 16, 17, 21 et 22 ont reçu ensemble 2.433 F.

GRUPE DE LIEGE

Les équipes 1, 2, 4, 6, 8, 10, 11 et 12 ont reçu ensemble 3.672 F.

GRUPE NAMUR-LUXEMBOURG

Les équipes 2, 3, 4, 5, 6 et 7 ont reçu ensemble 4.968 F.

LES HUIT GROUPES D'EXPLOITATION ONT RECU AINSI POUR LES MOIS DE SEPTEMBRE-OCTOBRE 1968 LA SOMME DE 25.625 F.

CONCOURS DE SECURITE INTER-GROUPES

SITUATION DES EQUIPES AU 31 OCTOBRE 1968

	Jours sans accident
LIMBOURG 1 (ateliers et entretien Hasselt)	3.668
LIEGE 2 (personnel Bassenge-Oreya)	2.967
LIEGE 6 (personnel Bressoux-Rocourt)	2.928
LIEGE 12 (Atelier St-Gilles)	2.772
LIEGE 10 (pers. Eupen-Spa-Warzée)	2.466
BRABANT 21 (Atelier Cureghem)	2.163
ANVERS 5 (Mouv. Malines - Heist-op-den-Berg)	2.026
LIEGE 11 (Atelier St-Gilles)	2.016
LIMBOURG 4 (Mouv. Lanaken-Maseik-Bilzen-Genk-Bree)	1.908
FLANDRE OC. 3 (Petits ateliers Assebroek-Dixmude-Ypres-Courtrai)	1.833
HAINAUT 16 (Mouv. Casteau-St-Ghislain-Roisin-Quévy)	1.808
NAMUR-LUXEMBOURG 5 (Mouv. Luxembourg)	1.736
FLANDRE ORIENTALE 6 (Mouv. et petits atel. Hofstade-Herzele-Oudenaarde)	1.726
NAMUR-LUXEMBOURG 4 (Ateliers Andenne)	1.709
NAMUR-LUXEMBOURG 2 (Pers. petits dépôts Namur)	1.333
ANVERS 2 (Mouv. Oostmalle-Broechem-Zandhoven-Anvers)	1.318
NAMUR-LUXEMBOURG 7 (Pers. Mariemb.-Forges-Havelange)	1.130
HAINAUT 10 (Pers. Tournai-Frasnes-Flobecq-Ath)	1.077
NAMUR-LUXEMBOURG 3 (At. Salzinnes-Ateliers Luxembourg)	1.015

La ligne Anvers - 6ème darse (Zesde Havendok)

Le Belge qui va occasionnellement à Anvers, seul ou avec sa famille, suivra le plus souvent un programme tout fait et conformiste. Ce sera le tour sur l'Escaut en bateau Flandria, la visite du Zoo et peut-être la maison de Rubens.

Anvers a bien entendu d'autres richesses à montrer, mais dans ce grand port, dont on n'a jamais autant parlé qu'aujourd'hui, ce qui est peu connu, ce sont assurément les extensions récentes des quais et la construction d'usines géantes sur des terrains immenses. Si nous voulons bien réfléchir un instant au fait que notre petit pays, avec ses 10 millions d'habitants, est le plus grand exportateur du monde et que pour maintenir notre haut standard de vie, nous devons exporter à tout prix 55 p.c. de notre production, nous comprenons que les améliorations et les extensions apportées sont indispensables pour qu'Anvers maintienne sa place de troisième port du monde.

L'ACCES AU PORT

Rappelons, si nécessaire, que le port d'Anvers a besoin d'écluses parce que c'est un port de marées.

Jusqu'au 1er juillet 1968, le port d'Anvers était accessible par cinq écluses dont ci-après le nom, la longueur et la largeur :

L'écluse Baudouin	360m 45m
Van Cauwelaert (anc. Kruisschans)	270m 35m
Royers	180m 22m
Kattendijk	110m 24m
Bonaparte	— 17,4m

Faut-il rappeler que pendant des siècles, les activités portuaires se déroulèrent sur la rive droite, près de la ville, sous la protection des canons des remparts, à proximité du Steen.

L'écluse Bonaparte est la plus ancienne écluse et donne accès au plus ancien dock d'Anvers. Le creusement de l'écluse Bonaparte (appelée auparavant Klein dok) commença en 1807 et le 1er janvier 1811 l'écluse fut ouverte aux bateaux.

Les grands travaux d'aménagement qui suivirent, durèrent plus d'un siècle et il n'est pas possible de retracer ici l'historique du développement du port d'Anvers. Disons simplement qu'en 1968, la superficie du port a *doublé* par rapport à 1956 et que le 1er juillet 1968 a été inaugurée l'écluse de Zandvliet, la plus grande du monde; elle a 500m de long et 57m de large et se trouve à 16 km de la ville en suivant les rives du fleuve.

UN PARCOURS ORIGINAL

Notre intention première était de trouver le moyen de visiter par autobus vicinal, les nouvelles écluses géantes et les diverses extensions du port d'Anvers. Il nous fallut rapidement déchanter. En effet, il est matériellement impossible de se rendre à l'écluse de Zandvliet, car elle se trouve à plus de 2 km du village même, qui est desservi par le bus de substitution de l'ancienne ligne électrique 77.

De même, il n'est pas possible de se rendre en autobus vicinal à l'écluse Baudouin, d'où l'on jouit d'un panorama splendide sur une courbe du fleuve, après avoir traversé en voiture sur plusieurs kilomètres un paysage

insolite de raffineries de pétrole, décor étrange mais curieux à voir.

En feuilletant les premières pages du guide horaire des Vicinaux du Groupe d'Anvers, nous sommes toutefois tombé en arrêt sur l'itinéraire de la ligne 1bis : Antwerpen (Rooseveltplein) - Luchtbal - 6de Havendok (6ème darse). Ces services ne roulent qu'en semaine.

Nous nous sommes donc embarqué devant l'Athénée royal, Rooseveltplein. Quittant le centre, nous suivons à peu près le tracé des anciennes lignes des trams 75 et 77, aussi allons-nous découvrir une partie d'Anvers que le touriste voit rarement. Nous suivons la Noorderlaan d'où l'on aperçoit les hangars des « naties » où s'entassent les marchandises débarquées des navires. Le bus fait bientôt un arrêt à hauteur des nouveaux garages des Vicinaux; comme la chaussée est surélevée et que les terrains de la Tjalkstraat sont en contrebas, on voit très bien les autobus et les emplacements des parkings. Plus loin, voici de remarquables exemples de H.L.M. anversois avec magasins au rez-de-chaussée et vastes espaces verts alentours. Nous voici maintenant à la caserne du Luchtbal; il y a 25 ans, derrière cette caserne, s'étendait une vaste plaine inculte et désertique. Nous allons nous apercevoir que tout cela a changé ! Nous bifurquons maintenant à droite vers Ekeren, mais nous ne suivrons pas longtemps le siège spécial désaffecté de l'ancien tramway, car nous tournons dans la rue F. Verbiest. Nous sommes ici dans



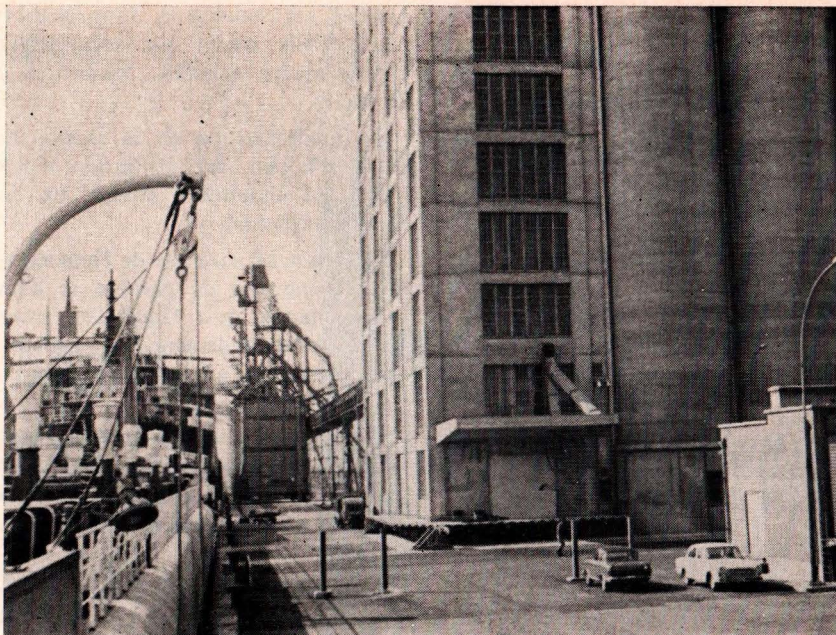
Les bus de la ligne 1 bis desservent des nouveaux quartiers situés au-delà du « Luchtbal » à Anvers.

un polder remblayé où la chaussée a été asphaltée, puis brusquement nous débouchons dans le nouveau quartier de Schoonbroek, toujours sur le territoire d'Anvers, desservi par un service régulier d'autobus.

Nous traversons à deux reprises le Schijn, une rivière connue pour ses habitudes de débordement et pour laquelle on construit un nouveau lit en blocs de béton. A gauche, l'horizon est hérissé de bras de grues. Nous longeons maintenant les vastes terrains de parking de la Ford. A perte de vue, sont parquées des centaines de voitures; ces produits de la chaîne de montage sont recouverts d'une couche de plastique pour les protéger des intempéries; ce spectacle est assez étonnant.

On aperçoit maintenant très bien se dressant, toute seule, au milieu de terrains rehaussés la tour de l'église de Wilmarsdonck dont le village non seulement a été rayé de la carte mais supprimé dans la réalité, à coups de bulldozer, pour faire place aux extensions portuaires.

Certains services de la ligne 1 bis passent par la 7ème darse dite le « Churchilldok » jusqu'à la nouvelle fabrique de la General Motors; d'au-



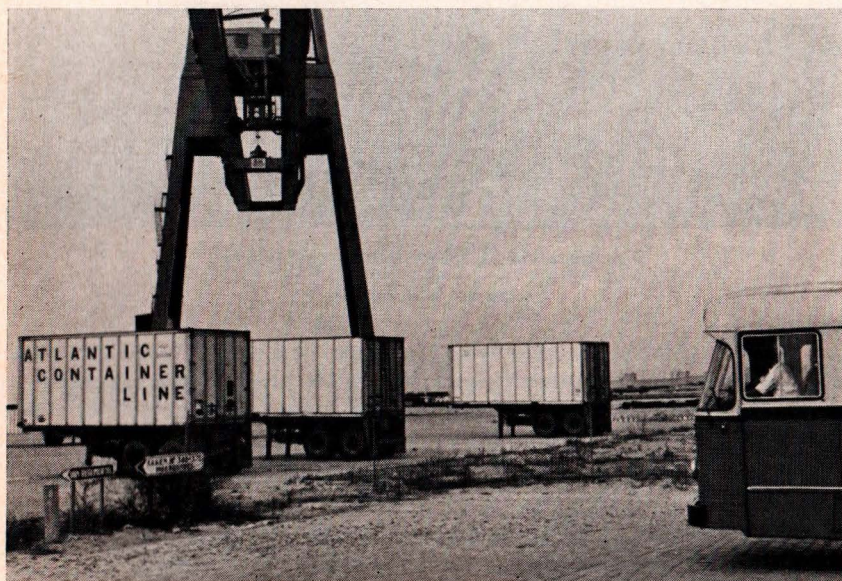
Lors de la réorganisation du trafic céréalier, un nouveau « terminal » a été mis en place depuis 1964 à la 6ème darse sur une concession accordée à la Sobelgra. Cette entreprise dispose de 5 élévateurs, montés sur un embarcadère, ayant une capacité totale de 2.000 tonnes à l'heure et d'un silo pouvant contenir 50.000 tonnes. Elle traite spécialement les pleines cargaisons de grains et graines arrivant au port.

tres services passent par la 6ème darse où se dressent les immenses silos à grains de la firme Sobelgra et où l'on peut voir, à quai, de grands ba-

teaux aux cales remplies de blé venant du Canada ou des Etats-Unis (voir photo). Nous y faisons un arrêt, mais le terminus est situé au quai de la Cobelfret, dans le triangle formé par le côté sud de la 7ème darse (Churchilldok) et le côté nord de la 6ème darse, réservé par les autorités portuaires au trafic de transcontainers.

Lorsqu'on voit le nombre de grands containers déposés à quai et appartenant pour la plupart à des firmes étrangères, on se rend compte que ce mode de transport va connaître un accroissement certain et que les autorités du port d'Anvers ont bien fait de lui accorder un vaste espace sur les quais.

Partis à 13 h 35, nous n'avons roulé que 25 minutes mais nous avons appris beaucoup de choses; deux mois plus tard, nous avons refait le même voyage, mais en partant à 15 h 35 pour arriver au terminus de Cobelfret à 16 h où nous étions censés ramener des ouvriers et des dockers ayant fini leur journée. Sans doute faisaient-ils des heures supplémentaires, car nous n'avons pas vu de clients et, une fois de plus, nous avons pu constater le caractère ingrat du rôle de la Société Nationale qui fait honnêtement ce que les pouvoirs publics lui demandent là où un transporteur privé aurait dit depuis longtemps: « je regrette ».



Depuis deux à trois ans, les armateurs nord-américains tentent d'imposer aux transports transatlantiques de marchandises générales la technique du conteneur, déjà usitée, depuis une quinzaine d'années déjà dans leur pays, pour leurs transports continentaux. Cet engin, en forme de caisson métallique, pouvant contenir de 25 à 30 tonnes, est d'une utilisation particulièrement avantageuse à trois points de vue : rapidité, économie, sécurité.

A Anvers, les autorités du port ont décidé d'affecter spécialement au trafic des containers un triangle de 60 hectares entre la 6ème et la 7ème darse (Churchill). La S.N.C.B. y construit une gare terminale pour containers équipée de plusieurs voies de chemins de fer et de ponts roulants sur rail. C'est là que se situe le terminus de la ligne 1 bis.

Travaux de bâtiments exécutés en 1968 et programme pour 1969

sociales est soumise à l'approbation ministérielle tandis que se poursuit l'étude d'une nouvelle habitation à Rocourt.

La modernisation de la façade du dépôt d'Eupen, par utilisation d'éléments en aluminium coloré, est en cours d'exécution.

A Bilzen, on s'occupe de l'aménagement d'une aire de parcage et d'un bureau, tandis qu'à Houffalize, nous aurons non seulement un parking mais également un centre d'entretien des autobus.

La transformation des ateliers d'Andenne implique un remaniement complet des plans; une première étude a été faite mais devra subir des modifications.

L'aménagement du garage de Nevele se poursuit. En ce qui concerne les plans d'un parking avec installations sociales pour les dépôts de Mariembourg et de Havelange, les études en cours ont été remaniées.

priation est ouvert; les travaux comportent la démolition de la sous-station électrique et l'aménagement des garages.

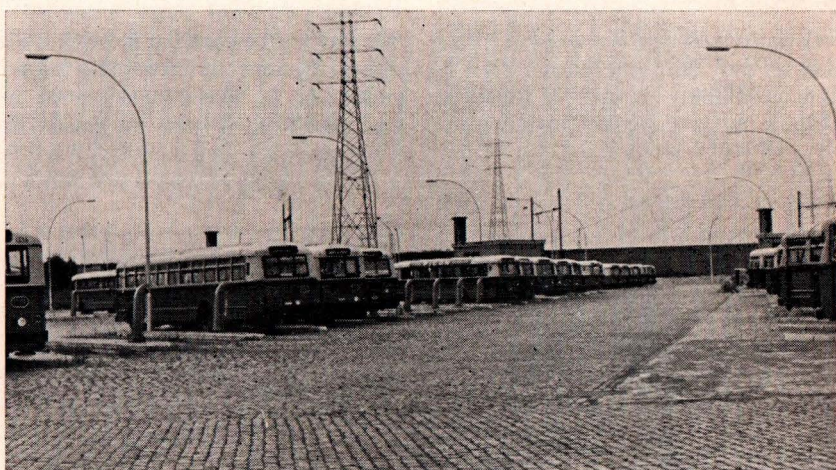
La construction d'une habitation avec bureaux à Zomergem a été mise en adjudication.

Un avant-projet a été établi en vue de la construction d'un dépôt à Broechem, comprenant parking, habitation et bureaux.

Cette sèche énumération cache, on s'en doute, des mètres et des mètres de plans soigneusement établis par notre personnel technique.

Anvers mérite une mention spéciale: Nous poursuivons l'aménagement des installations pour autobus à la Tjalkstraat, sur les nouveaux terrains acquis par la S.N.C.V., en contrebas de la Noorderlaan, en remplacement des anciennes installations de Zurenberg et de l'Ijskelder (la Glacière).

La photo ci-contre montre le vaste



Les installations pour autobus à Anvers.

Parmi les réalisations récentes, nous citerons :

- la création d'une aire de parcage à Oostmalle, Genk et Arlon;
- la modernisation de l'habitation d'Oreye;
- la construction d'une nouvelle habitation à Geluwe, et d'un nouveau dépôt à Zwevezele: garage, installations sociales et habitation.

La transformation du bâtiment de l'ancienne sous-station électrique de Bressoux en habitation et installations

A Ostende (Station), nous envisageons de construire un bâtiment pour bureaux et installations sociales, extérieurement identique au chalet à tuiles vernissées, qui existe déjà à cet endroit.

Le tunnel de lavage pour autobus qui est en montage au dépôt de Malines-Racing, sera terminé pour la Noël.

En 1969, on prévoit l'ouverture d'un chantier pour la construction d'installations sociales à Mouscron et à Wuustwezel, ainsi que pour l'aménagement de la façade du dépôt de Diegem. Quant au garage de Meerbeke, (Brabant), le chantier d'appro-

parking déjà réalisé, avec ses installations de préchauffage des véhicules et de lavage; actuellement un centre d'entretien avec une immense fosse, est en cours de construction à proximité.

La mise en chantier des bureaux et des habitations a débuté.

*

**

Les plans du nouveau building à usage de bureaux, qui sera construit, avenue d'Italie, sur l'emplacement de l'hôtel, que nous occupons aujourd'hui, ont été confiés à un organisme privé.

Si les accords nécessaires sont obtenus rapidement, les travaux pourraient débuter au printemps prochain.

Cela s'est passé en 1968

ANVERS

Plusieurs semaines après avoir relaté la disparition de la dernière ligne de tram vicinal dans le groupe d'Anvers, nous avons reçu le photo ci-contre. Pour clôturer l'année 1968, nous sommes heureux de pouvoir la faire paraître, car elle montre l'équipe qui a effectué le dernier voyage de la motrice 9666 sur la ligne Anvers - Schoten, le 25 mai 1968. Il y avait là, de gauche à droite : M. F. Plaetinck, receveur d'une remorque, M. De Clerck, idem, M. J. Bosmans, chef-train, et M. F. Leers, conducteur électrique. Ce jour-là, une page de l'histoire des Vicinaux dans la province d'Anvers a été tournée.



MONS



Le tram 90, arrivant à Mons sur les boulevards extérieurs, bifurque à droite pour rejoindre la gare et suit la voie qu'il empruntait auparavant pour le retour.

Depuis le lundi 11 novembre, les trams vicinaux ne pénètrent plus à l'intérieur de la ville de Mons.

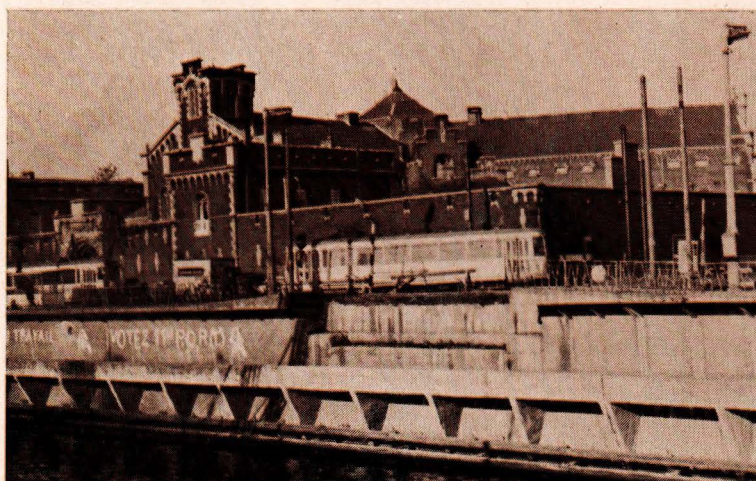
En effet, l'Etat se dispose à aménager les boulevards de ceinture de la ville, ce qui exigera non seulement le déplacement de la statue de Baudouin de Constantinople, mais également le démontage de la section vicinale comprise entre la place de Flandre et la place Léopold (où se trouve la gare) et passant par les rues d'Havré, des Clercs, du Chapitre (où l'on passait devant Ste Waudru), et de la Housière, rues étroites et commerçantes, traversant le centre de la ville d'est en ouest.

La disparition des trams permettra à la ville de Mons d'instaurer des sens uniques en fonction de la circulation actuelle.

CHARLEROI

Le terminus des tramways vicinaux à la gare du Sud, à Charleroi, a été déplacé sur l'autre rive de la Sambre, exactement devant la prison. La boucle que nous avons installée tout près de la gare, a été rendue inutilisable par la démolition du pont, dont on voit encore les assises et les culées sur notre photo.

Désormais, les trams venant de Charleroi-Viaduc, après avoir descendu la rue du Grand-Central, font arrêt devant les bureaux et le dépôt de la S.N.C.V., puis ils continuent leur route sur un court tronçon nouvellement posé qui contourne la prison où se trouve le nouveau terminus (photo). Le tram reprend alors la ligne existante pour effectuer un nouveau voyage.



Une station entre cent :

Le dépôt d'Oostmalle

Oostmalle est un village incontestablement très ancien, situé dans une plaine sablonneuse, couverte de futaies et de bruyères, à 27 km d'Anvers.

Dans de vieux documents, on a retrouvé le nom de ce village qui était autrefois uni à celui de Westmalle; il était alors connu sous le nom de MALLE. Le préfixe OOST (orient, oriental) n'a été ajouté que beaucoup plus tard, lorsque les deux parties du village furent divisées en Oost- et Westmalle. En 1179 on écrivait « Malos », en 1290 « Male »; en 1481 « Oostmalle »; en 1505 « Oestmalle et Oistmalle » (1).

Ce village a joué un rôle important dans les débuts des Vicinaux; en effet, le projet de la première ligne qui fut soumise à l'approbation ministérielle en 1884 fut celui d'Anvers - Oostmalle - Hoogstraten. Mise en exploitation le 20 septembre 1885, cette première ligne allait rapidement être prolongée vers Turnhout. Avec la création des sections Oostmalle - Zandhoven - Lierse, Oost-

malle - Brasschaat et Oostmalle - Herentals - Westerlo, Oostmalle devint bientôt une plaque tournante.

Plus tard, après l'électrification d'Anvers - Turnhout, les voies de garage de cette station, située entre ces deux villes, furent toujours très occupées, même après la guerre.

La station vicinale a subi récemment un remodelage complet.

Trente autobus trouvent place sur les aires de parcage où est déjà installé le préchauffage, le générateur d'air chaud devant être monté incessamment. Chaque jour, 21 bus partent vers Anvers, Turnhout, Hoogstraten et St-Pieters-Lille ou font des dédoublements aux heures de pointe. Ici comme ailleurs, on a simplifié la gestion de l'exploitation. Il n'y a plus de chef de dépôt: c'est le brigadier F. De Vry qui habite le logement et gère le garage.

En face du dépôt vicinal, de l'autre côté de la route qui va d'Anvers à Turnhout, se dresse un château du 16ème siècle avec un parc immense; les chênes et les hêtres séculaires qui se

trouvent devant le château, ont gravement souffert du terrible cyclone du dimanche 25 juin 1967; cet ouragan détruisit une partie de l'église et du village. Plusieurs de nos agents furent sinistrés; la Société Nationale intervint très rapidement, bien avant les secours officiels, et nos collègues ont été, paraît-il, très satisfaits de l'ensemble des mesures prises par la Direction.

Sur le plan de l'exploitation, la sécurité des voyageurs, notamment celle des élèves partant vers Turnhout et ceux venant d'Anvers, devrait être mieux assurée. En effet, la route a été élargie et pourvue d'un nouveau revêtement, ce qui fait que les milliers d'automobilistes qui passent dans chaque sens, s'engagent dans cette double courbe à une vitesse excessive et nos passagers, descendus de l'autobus, doivent traverser la chaussée sans aucune protection.

Il conviendrait que les autorités compétentes examinent la situation, afin d'envisager les mesures éventuelles qui seraient de nature à assurer une meilleure sécurité pour nos voyageurs.



Vue générale de la nouvelle station d'autobus d'Oostmalle. A l'avant-plan, la route macadamisée Anvers-Turnhout.

(1) Les Communes de Belgique (De Seyn).

Ils vous recevront au dépôt d'Oostmalle



De gauche à droite :
M. F. Maes, conducteur A.B.; M. F. De Vry, brigadier qui dirige le garage;
Jos. Van den Schoot, conducteur A.B.

« NOS VICINAUX » VOUS SOUHAITE UNE BONNE ANNEE 1969