



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 4

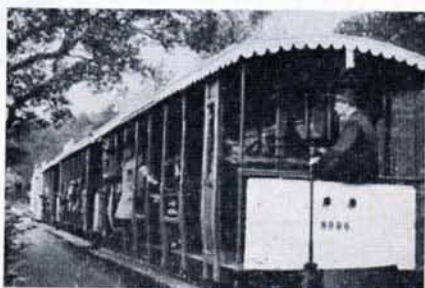
Tél. : 11.59.90 — Ext. : 135

JUILLET - AOUT 1963

N° 105

SOMMAIRE

	Page
En autobus à la réserve naturelle de Kalmthout près d'Antwerpen	3
Application du propane comme carburant dans trois réseaux urbains	5
Un prototype d'autobus à 50 places	7
M. J. Gobin prend sa retraite à Ostende	12
Une ligne d'autobus internationale Mons - Maubeuge	12
En autobus à Texas-City, à Tremelo	14



NOTRE PHOTO DE PREMIERE PAGE

Cette photo montrant trois « baladeuses » tirées par un autorail, ne date pas d'il y a vingt ans : elle a été prise en juillet 1963. En effet, c'est sur la ligne Han (village) - Grottes de Han, affermée à la S.A. pour l'exploitation du chemin de fer vicinal du groupe Wellin - Grotte de Han, que l'on trouve le seul service « autorail - voyageurs » existant encore aux Vicinaux. Suivant les besoins, des voitures remorquées ouvertes sont accrochées à l'autorail.

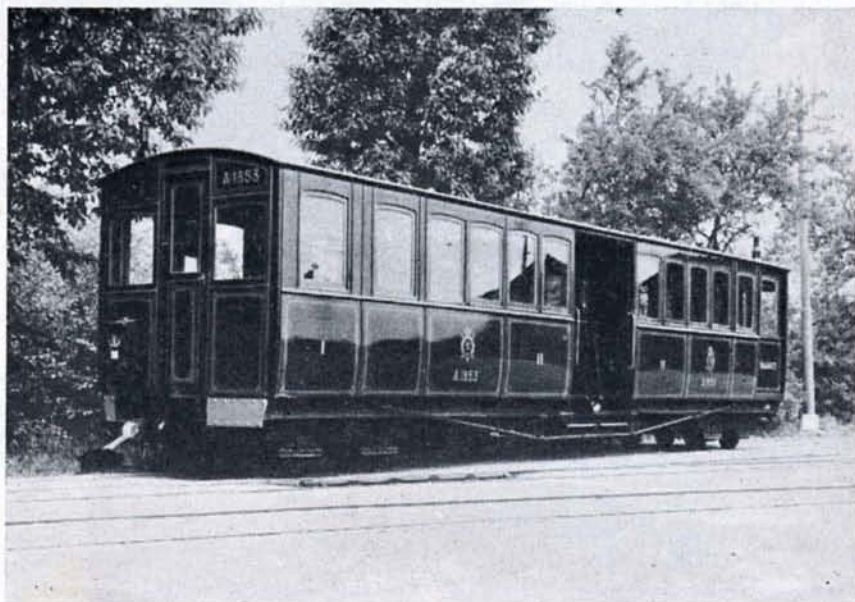
EDITION & IMPRIMERIE, Soc. Coop.
Quai aux Briques, 74, Bruxelles 1
Tél. : (02) 11.31.36

Une nouvelle acquisition du musée du tram

La voiture à bogies A 1853

Quelques jours avant la réouverture du Musée de Schepdaal, nous avons annoncé que les Ateliers de Cureghem parachevaient la restauration d'une voiture d'un type assez rare aux Vicinaux. Il s'agit d'une remorque à bogies originale comprenant 1 compartiment de 1^{er} cl. - 2 compartiments de 2^{me} cl. et un compartiment à bagages avec bureau pour le chef train. La plate-forme d'accès des compartiments voyageurs se trouve au milieu de la voi-

Elles ont été affectées aux lignes des Ardennes. Une seule voiture de ce type, incorporée dans un train mixte, formait la partie voyageur. La A 1853 était destinée au réseau des lignes du groupe de Wellin, elle est restée en service jusqu'à la fin de l'exploitation voyageur en 1952. La voiture A 1852 affectée à la ligne internationale Bouillon - Corbion - Sedan avait un système d'attelage mixte, permettant l'accouplement avec le matériel français.



ture ainsi que le frein à main. La longueur hors buttoirs est de 11,90 m. Les bogies extrêmement simplifiés comportent 2 trains de roues avec boîtes de 5 tonnes en 2 pièces - une suspension à ressorts à lames et pas de traverses danseuses. C'est le premier type de bogie construit par les Vicinaux. Les prototypes avaient été montés sur les voitures A 1800 et A 1801 commandées aux Ateliers Métallurgiques de Nivelles en 1888.

La A 1853 que nous avons eu la chance de pouvoir reconstituer aussi fidèlement que possible, fait partie d'une commande de 3 voitures numérotées A 1851 à A 1853, confiée aux Ateliers de Constructions de Malines suite à une adjudication du 28 janvier 1891. Les voitures furent mises en service le 23 janvier 1892.

Lors de la même adjudication, d'autres voitures à bogies ont été réparties entre divers constructeurs. Il y avait des voitures uniquement de 2^{me} classe A 1450 à 1454 ou de 1^{er} et 2^{me} classe et enfin de 2^{me} classe et bagages, ce sont les séries A 1900 à 1901 - A 2100 à 2101 et B 1850 à B 1851.

Ces séries prototypes sont restées sans suite, car l'entre-axe des bogies était beaucoup trop grand et l'absence de traverse danseuse provoquait de nombreux déraillements. Cette erreur de principe fit que les Vicinaux abandonnèrent presque complètement la construction de voitures à bogies et ce n'est qu'à partir de 1930 que le matériel à bogies est revenu en faveur pour se généraliser par la suite.

Un autobus vicinal vous conduit dans la bruyère de Kalmthout, réserve naturelle de 2.000 hectares

SAVEZ-VOUS qu'il est possible de quitter à 8 h. 30 le centre d'une grande ville bruyante et de se trouver, *une heure* plus tard, au milieu d'une réserve naturelle, extraordinairement sauvage, où vivent dans une tranquillité inviolée des milliers d'oiseaux, où la circulation des autos est interdite et où vous pouvez vous promener pendant une heure sans rencontrer âme qui vive.

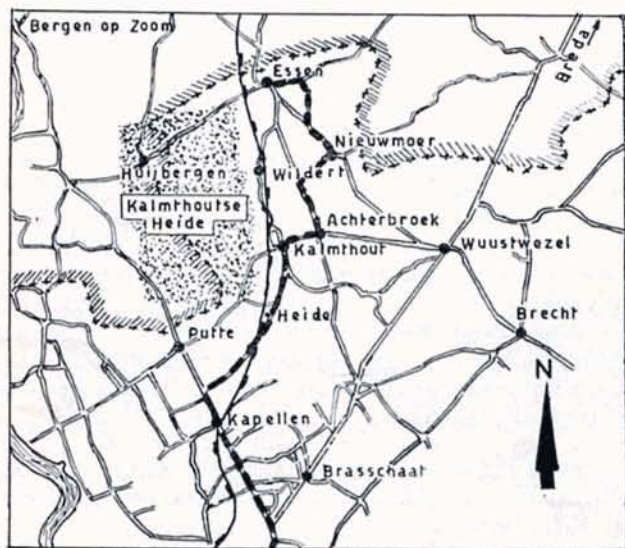
La grande ville dont il s'agit, c'est Antwerpen, et la ligne d'autobus vicinale est celle d'Antwerpen - Essen (gare S.N.C.B.) - frontière hollandaise.

Cette ligne conduit vers une région sans équivalent en Belgique, et qui heureusement a été classée, peu avant 1940, après des discussions qui durèrent 30 ans.

Au-delà de l'agglomération anversoise s'étendent, encore aujourd'hui plus de 6.000 hectares de terre en friche; les deux tiers de cette lande se trouvent en territoire hollandais. Entre Kalmthout (à 16 km au nord d'Antwerpen) et la frontière, la superficie est de près de 2.000 ha, ce qui représente une étendue considérable si l'on songe à la fièvre de construction qui règne depuis la fin de la guerre dans la périphérie des villes.

Ces 2.000 hectares constituent ce qu'on appelle, en néerlandais, de Kalmthoutse Heide, la bruyère de Kalmthout. Cela ne signifie pas que toute cette étendue soit recouverte de bruyère; on y trouve également des marais, des dunes, des tourbières, des étangs, des sapinières.

Cette région est demeurée intacte, telle qu'elle s'est formée naturellement au cours des siècles; aux temps préhistoriques la mer recouvrait entièrement notre pays et au moment où les flots se retirèrent, les dunes de Kalmthout étaient probablement les plus élevées.



Le trait alterné noir et blanc montre le tracé de la ligne d'autobus vicinale. On peut faire le début de l'excursion pédestre par la route menant vers Putte.

Nous allons maintenant indiquer le moyen d'accéder à cet extraordinaire lieu de solitude, surtout que le moment approche de la floraison de la bruyère dont la gloire mauve se déroule alors sans fin et qui constitue un spectacle inoubliable.

En semaine, il faut essayer de profiter du départ de 8 h. 30 à la place Roosevelt, devant l'Athénée. En effet, le départ suivant est celui de 10 h. 45 qui ne vous amène sur place qu'à midi. Le dimanche, le départ de 8 h. 30 est supprimé.



Depuis deux ou trois ans, la partie de la place Roosevelt devant l'Athénée Royal, au centre d'Antwerpen, est devenue une vraie gare routière.

Le trajet suivi par cet autobus est pratiquement le même que celui du tram n° 65 jusqu'à Kappelen, en passant par Merksem (Vieille Barrière) à proximité de notre grand dépôt de tramways et autobus. C'est un trajet que l'on suit avec plaisir, car au-delà des faubourgs, il y a de très jolies villas entourées de jardins, et les sapins ne manquent pas.

Nous voici bientôt à l'arrêt de l'église de Kalmthout, et nous allons quitter ce véhicule à regret. Tandis que l'autobus continue vers la droite, en direction des villages d'Achterbroek et Nieuwmoer, nous allons commencer notre promenade pédestre en suivant à gauche, la route menant vers la gare S.N.C.B. de Kalmthout, située sur la ligne électrique Antwerpen - Amsterdam; nous y serons en cinq minutes. Après avoir traversé les voies, il ne faudra que 10 minutes de marche, le long de la chaussée, pour atteindre l'endroit où elle va amorcer une courbe et là, à droite, vous apercevrez un large chemin pourvu d'un revêtement. Avant de vous y engager, dites-vous bien que vous allez entrer dans une des plus grandes réserves naturelles de Belgique, vous pourrez y marcher cinq à dix kilomètres en ligne droite sans rencontrer un panneau indicateur, ni un distributeur de boissons glacées, ni un café-restaurant! Il faut donc prendre ses précautions, bien sûr, les établissements ne manquent pas



*Un coin caractéristique de la bruyère
de Kalmthout.
(Photo C.G.T.)*

le long de la route qui va de Kalmthout à Putte ni au village de Heide, mais rappelez-vous que tout bon général, lors d'une incursion en pays inconnu, assure d'abord ses arrières !

L'esprit libre, nous suivons donc ce chemin parallèle à la route qu'empruntent également les automobilistes désireux de parquer leurs voitures avant de continuer à pied, car bientôt, un énorme tronc d'arbre interdit subitement le passage de véhicules. Ici la Nature reprend ses droits, ici le promeneur est roi, ici commence une découverte que vous n'oublierez jamais. Devant vous jusqu'au delà de l'horizon, du sud au nord, s'étendent des milliers d'hectares d'un désert de sable sans fin. Nous voyons à 200 ou 300 m des dunes couronnées d'oyats, ces herbes dures et résineuses; plus loin, ce sont, à perte de vue, des plants de bruyères sauvages. Le chemin que nous avons continué à suivre, est devenu une sorte de piste de sable, mais maintenant attention ! Il est probable et même certain que pris par la beauté sauvage de l'endroit vous allez, sans le savoir, être attiré vers un coin ou l'autre. Vous escaladerez une dune dont le sable ne porte

aucune trace de pas, et brusquement, vous vous rendrez compte que vous ne parvenez plus à retrouver votre point de départ. C'est pourquoi, il est indispensable, *avant de quitter un chemin* de prendre un ou deux points de repère notamment la tour de l'église de Kalmthout.

Il vous est loisible de piquer à travers la lande par les bruyères et les broussailles, en gravissant les dunes durant une demi-journée ou un jour entier, cela dépend de votre endurance et de votre temps et comme l'air, ici, est le plus pur qui soit, vos poumons en seront tonifiés, mais de grâce, ayez toujours comme point de repère la pointe du clocher de Kalmthout !

*
**

Nous ne nous étendrons pas sur la flore de cette région qui se compose surtout de plantes naines aux feuilles toujours vertes. Parmi les oiseaux, on rencontre des courlis, des vanneaux, des bécasses de mer, des hochequeues et des mouettes.

Nous étions venu un matin, un jour de semaine, et l'impression de solitude eut été insoutenable à nos nerfs de citadin si, justement, ce silence n'eût été fréquemment interrompu par des chants d'oiseaux. Tout en contournant un marécage, sans rien apercevoir autour de nous, nous entendîmes comme une plainte humaine. Il nous fallut un certain temps pour découvrir un oiseau au bec allongé, probablement un courlis, tournoyant sans bruit au-dessus de notre tête. Un peu plus loin, notre présence fit brusquement s'envoler plusieurs centaines de mouettes qui s'ébrouaient dans un grand étang que nous n'avions pas aperçu.

En résumé, tous ceux qui aiment la nature inviolée, si difficile à trouver de nos jours, prendront le chemin de Kalmthout.

Un dernier conseil, mettez des chaussures qui puissent supporter l'eau; quant aux dames, elles feront mieux de laisser les talons-aiguilles à la maison !



Deux mille hectares de sable, de bruyère et de sapins.

Quatre exploitations de transports urbains seront assurées par des autobus fonctionnant au propane

C'est au début de 1953 que des essais furent effectués sur le réseau d'autobus de Bruges, en vue d'utiliser le propane comme carburant. Dans le n° 49 de « Nos Vicinaux » (mars-avril 1954), on retrouvera un écho annonçant l'installation définitive, à Assebroeck, de deux réservoirs permettant le stockage de quelque 16 tonnes.

Il y a donc dix ans que nos autobus roulent silencieusement dans Bruges. C'est une période suffisante pour interpréter des statistiques et établir des comparaisons. D'autre part, durant ces dernières années, les administrations communales des grandes villes du pays se sont préoccupées de la question, chaque jour plus angoissante, de la pollution de l'air.

Or, à Bruges, on peut aisément constater, à quel point les transports en commun urbains s'effectuent sans bruit et sans fumées. C'est ainsi que la S.N.C.V. a été amenée à étendre l'exploitation au propane au réseau de Namur, ville touristique par excellence, et à ceux de Louvain et de Malines. Au début d'avril, les premiers autobus à propane ont commencé à circuler dans les rues de Malines et de Namur. Extérieurement, rien ne les distingue des autres, mais nos clients n'ont pas été longs à constater que les dégagements de fumée étaient pratiquement nuls et qu'il y avait très peu de trépidations.

Le délégué local, à Namur, de la Télévision alerta les services de la R.T.B. et, le 18 avril, notre bus au propane eut les honneurs du petit écran tandis qu'on interviewait M. De Coster, Ingénieur Principal - Chef de service à la Direction technique, qui est chargé de l'étude et du contrôle des installations de stockage de propane.

M. De Coster, lorsque le commentateur de la T.V. vous a demandé ce qui caractérisait ces véhicules, vous lui avez répondu qu'ils étaient équipés d'un moteur à explosion pourvu d'un carburateur ou mélangeur spécial.

Parfaitement, et j'ai ajouté que le propane était un mélange d'hydrocarbures qui, à une pression et température ordinaires, sont à l'état gazeux mais qui, comprimés à une pression relativement faible, peuvent être portés à l'état liquide. Ce gaz liquéfié passe dans un « bloc convertisseur »

destiné à le détendre et à l'évaporer pour obtenir un gaz parfaitement sec, fourni à une pression constante au « mélangeur », qui joue le rôle du carburateur.

Ainsi, sous un capot identique, au lieu du moteur diesel habituel d'autobus, il y a un moteur à explosion, donc équipé d'un système d'allumage par bougies ?

Exactement.

A Bruges, nous avons pu constater une grande douceur de marche du moteur.

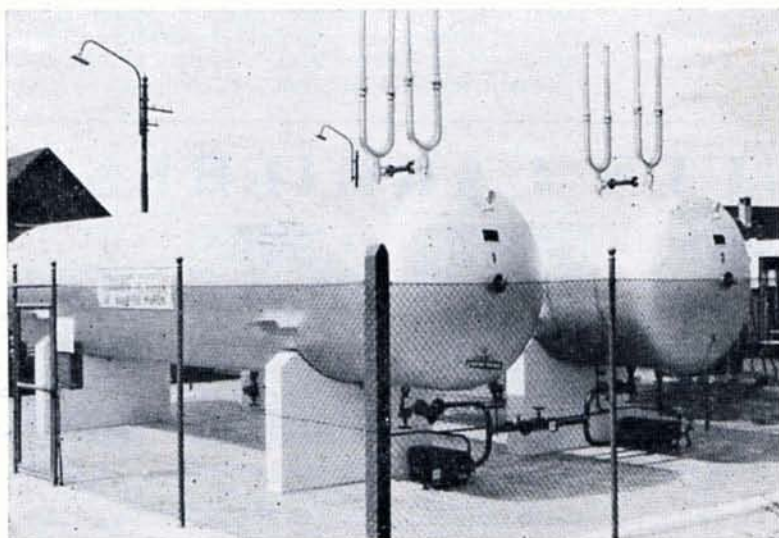
Oui, même à petites vitesses et en prise directe on obtient aisément des accélérations sans à-coups. La vitesse de combustion du propane étant moins grande que celle de l'essence, les impulsions données aux pistons sont moins violentes, d'où fonctionnement plus doux. Quant aux diesels, les conditions de marche du moteur sont telles que l'échappement est plus bruyant.

Combien de nouveaux véhicules équipés au propane vont-ils être mis en exploitation ?

D'après les commandes en cours, il y en aura 21 à Namur, 15 à Malines, 36 à Louvain, en plus des 22 véhicules de Bruges mais des extensions sont à prévoir.

Pensez-vous que la S.N.C.V. puisse encore étendre l'utilisation du gaz liquide comme carburant ?

Nous devons, en principe, nous limiter aux exploitations d'autobus urbains. C'est dans les villes que la pollution de l'air et le bruit jouent un rôle particulièrement néfaste, et là, nos autobus à propane, sans fumée, peuvent améliorer la situation. Il n'est pas question de généraliser l'utilisation du propane sur les lignes interurbaines, car, outre la difficulté du choix d'un moteur à grande puissance à alimentation au propane, il y a lieu de



Le stockage du propane doit répondre à des prescriptions légales très strictes. Voici les deux réservoirs mis en service au dépôt de Malines.

faire observer que les frais de carburant sont plus élevés qu'avec le gasoil utilisé sur nos autres bus.

Est-ce vraiment plus cher ?

Oui, dans les conditions actuelles les frais de carburant sont plus élevés, mais nous espérons toutefois compenser plus ou moins cette augmentation par des frais moindres pour l'entretien des moteurs.

C'est assez déroutant, parce qu'on entend toujours vanter L'ECONOMIE du gaz propane; mais en fait, on oublie que c'est par RAPPORT A L'ESSENCE ORDINAIRE ou à la super, qui coûte plus de 8 F le litre. Voyez-vous encore d'autres avantages à l'emploi de propane ?

On a constaté que ce carburant brûle plus facilement, que la formation de carbone est minime, et, par voie de conséquence, l'usure des cy-

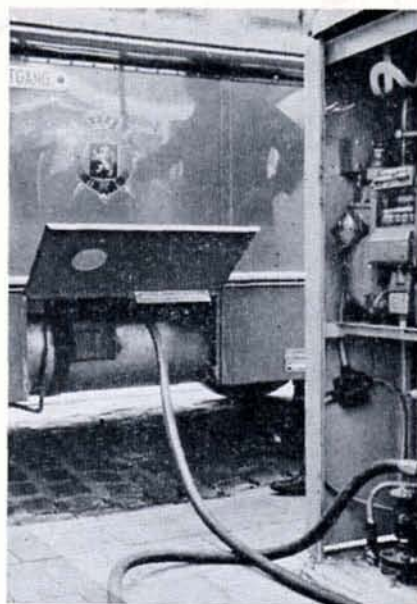
lindres et des pistons est réduite. Mais dans l'ensemble, il s'est révélé difficile de comparer les prestations de deux moteurs totalement différents.

Pour conclure, comment explique-t-on qu'il y ait moins de fumée d'échappement et moins d'odeur ?

Par rapport au diesel, le moteur au propane ayant une meilleure combustion dégage moins de fumée, donne moins de mauvaises odeurs et d'oxyde de carbone qui est un gaz très nocif. Par rapport à l'essence, le mélange air-gaz ne contient pas d'additifs de plomb qui présentent également un danger.

**

Ceci est important pour les transports urbains et nous espérons que les édiles et les habitants de Namur, de Louvain et de Malines apprécieront cette initiative de la S.N.C.V.



Le « plein » de gaz se fait automatiquement.

Actes de probité

GRUPE DU BRABANT

L'agent SAMBRE Armand - dépôt de Chastre - a trouvé dans l'autobus qu'il desservait et remis au bureau un portefeuille contenant entre autres une somme de 2.000 F.

Dans un autobus remis à l'atelier de Kessel-Lo, le garnisseur NACKAERTS Joseph a trouvé un portefeuille qu'il remit aussitôt au bureau. Le propriétaire a pu rentrer en possession de son bien.

Les agents JORDENS J. et MATHYS C., du dépôt de Tiel, ont rentré chacun au bureau un portefeuille perdu dans leur autobus.

Ces portefeuilles et les sommes assez importantes qu'ils contenaient, ont pu être restitués aux propriétaires respectifs.

Le 29 avril dernier, M. G. Massart, du dépôt de Tirlemont, a trouvé dans l'autobus qu'il conduisait un sac de dame contenant 800 francs.

Nous sommes toujours heureux et fiers de pouvoir signaler des actes d'honnêteté qui nous sont signalés dans tous les groupes du réseau Vicinal.

GRUPE DU HAINAUT

Le 31 mai dernier, le receveur Léon D'Hainaut a remis au dépôt de La Louvière, l'enveloppe de paie d'une couturière de Binche contenant 751 francs.

Le 24 mai dernier, M. Pierre Berting, conducteur d'autobus à Mons, a trouvé dans son véhicule un portefeuille contenant 4.420 francs.

Nouvelles des exploitations

GRUPE DU HAINAUT

Par la fusion de deux services publics d'autobus, nous avons été autorisés à exploiter la ligne Bersillies - l'Abbaye - Solre-sur-Sambre - Merbes - Lobbes - Leval - Ressaix - Binche.

La longueur totale du nouveau service est de 63,718 km.

L'extension Trivières - Bois-du-Luc au service public d'autobus Trivières - Strépy (place) a été abandonnée, mais un prolongement Strépy - La Louvière a été mis en exploitation.

GRUPE DU BRABANT

Depuis le 26 mai 1963, l'extension jusqu'à Steenokkerzeel, de la ligne d'autobus Bruxelles - Haacht - Keerbergen, a été prolongée jusqu'à Kortenberg.

Après la mise en vigueur de la desserte « à un seul agent » sur la ligne électrique Bruxelles - Ninove le 1^{er} avril dernier, ce système d'exploitation a également été adopté sur la ligne Bruxelles - St-Kwintens - Lennik - Leerbeek depuis le 1^{er} juin 1963.

LES LONGUES CARRIERES



J. Bruggeman
Est entré en service, le 23-1-25. Il a terminé sa carrière comme manœuvre à Merksem.



A. Jaumette
Est entré en service, le 8-6-19, et a été pensionné comme brigadier à l'atelier d'Andenne.



J. Eerlingen
Est entré en service, le 1-7-13, et a été pensionné comme brigadier à l'atelier d'Hasselt.



Adriaenssens
Est entré en service, le 11-4-21, et a été pensionné comme brigadier à l'atelier de Merksem.



M. Vanderlick
Est entré en service, le 30-7-22, et a été pensionné comme conducteur à Louvain.



J. Goffin
Est entré en service, le 13-3-20, et a été pensionné comme conducteur d'autobus à Namur.

Les nouveaux autobus interurbains de la S.N.C.V. auront 50 places assises

Dans le courant du mois de mai dernier, les usagers de la ligne d'autobus Gent - Merelbeke ont pu disposer d'un véhicule tout neuf, l'AB 2570 lequel, après quelques semaines d'essais, fut transféré sur les lignes de Namur. Il est probable que nos clients, s'ils ont apprécié l'amélioration du confort des sièges, grâce au rehaussement des dossiers rembourrés, n'ont cependant pas remarqué le détail principal qui faisait, de cet autobus, le prototype

Boîte de vitesses de marque Voith entièrement automatique, pourvue d'une position « kick-down » qui assure immédiatement une accélération plus grande lors d'un dépassement. Cette boîte automatique protège l'ensemble mécanique contre d'éventuelles manœuvres erronées du conducteur.

Système de frein : Entièrement pneumatique avec 2 circuits de freinage indépendants.



d'une commande de 325 véhicules. C'est en effet la première fois que la société va disposer d'autobus standard offrant 50 places assises.

Le choix s'est porté sur un véhicule Van Hool - Fiat dont nous résumons ci-dessous les principales spécifications techniques.

Moteur : diesel FIAT 4 temps à injection directe, développant 150 cv à 2.400 t.min. (Din), placé horizontalement dans le sens de la longueur, après l'essieu arrière.

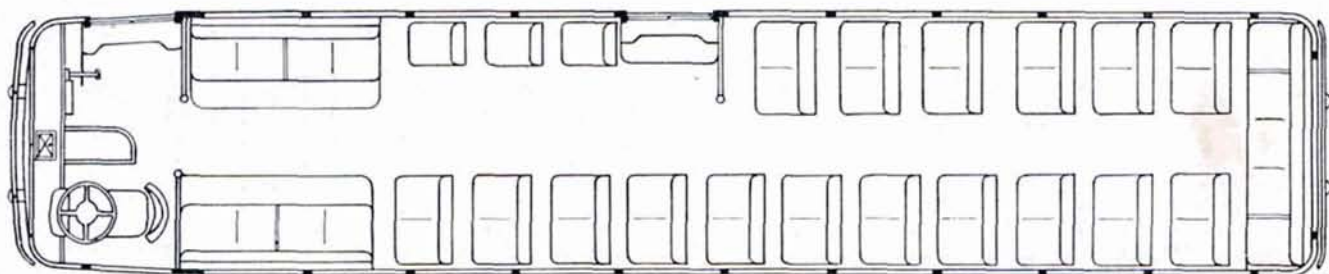
Refroidissement par eau, réglé par thermostat.

Suspension : Ressorts à lames classiques en combinaison avec des amortisseurs télescopiques RIV à double effet, placés à l'avant et à l'arrière,

Poids : Le poids mort a pu être ramené à 7.910 kg avec un poids total au sol de 14 T.

Ce type d'autobus interurbain peut atteindre 75 km/h.

En ce qui concerne la carrosserie intérieure et extérieure, elle reste conforme aux normes vicinales, l'éclairage étant assuré par des tubes TL avec transistors tandis qu'une installation séparée de chauffage est prévue.



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

NAISSANCES

ADMINISTRATION CENTRALE

Ann chez M. VANDERFAEILLIE (Oostende).

ANVERS

Karl chez M. WESSELS Karl (Wommelgem).
Anita chez M. BAX Gerardus (Turnhout).
Myriam chez M. VAN DEN BROECK Amandus (Putte).
Ingeborg chez M. ROYENS Herman (Beerse).
Johnny chez M. VAN ESPEN Norbert (Tremelo).
Patrick chez M. VAN BEEK René (Schoten).
Willem chez M. VAN OLMEN Jos (Broechem).
Louis chez M. HOREMANS Corneel (Rumst).
Daniel chez M. BOEYENS Louis (Bonheiden).
Marc chez M. VAN NUFFELEN Georges (Tremelo).

LIEGE

Daniel chez M. DIRCKX Léopold (Glons).
Jean-Luc chez M. BAERT Daniel (Liège).
Patrick chez M. BROEDERS Gérard (Rixingen).
Pétra chez M. CONIN Hans (Raeren).
Dieter chez M. EGYPTIEN Erick (Eupen).
Gilbert chez M. MAWET Robert (Jupille).
Jocelyne chez M. RIGO Ernest (Verlaine).
Henri chez M. SCHROERS Hubert (Herbesthal).

LIMBOURG

Veerle chez M. VANDUREN René (Hasselt).
Pieter chez M. HERREMANS Lambert (Lanaken).
Peter chez M. EYSERMANS Alfons (Tessenderlo).
Jacqueline chez M. CREAMERS Michel (Bocholt).
Patrick chez M. VLEMMINGS Jan (Gerdingen).
Bart chez M. MOTMANS Emiel (Hasselt).
Marie-Paule chez M. GERRITS Raymond (Alken).
Monique chez M. THEUNISSEN Adriaan (Genk).
Peter chez M. NOUWEN Georges (Koersel).
Freddy chez M. BEX Eugene (Lanklaar).
Rohmy chez M. SCHMITZ Roger (St-Truiden).
Mathieu chez M. SCHURMANS Louis (Gerdingen).
Viviane chez M. GIELEN Bernard (Peer).
Ronald chez M. BEESMANS Frans (Maaseik).
Ann-Maria chez M. MOENS Albert (Paal).
Lydia chez M. GEUNS Remi (Peer).
Carine chez M. BEKKERS Jaak (Elen).
Cornelia chez M. STRUYS Willy (Hasselt).

BRABANT

Hilde chez M. DE KOCK Pieter (Asse).
Sonja chez M. VAN DEN EYNDE Jozef (Vilvoorde).
Patrick chez M. BILLENS Gustaaf (Wambeek).
Pascal chez M. DESCORNET Gilbert (Buzet).
Marianne chez M. COOMANS Leander (Anderlecht).
Kathleen chez M. ROBBERECHTS Jean (Grimbergen).
Marc chez M. VAN SNICK Alfons (Hekelgem).
Mia chez M. DE COEN Freddy (Meerbeke).
Jan chez M. BENOOT Roger (Vlezenbeek).

FLANDRE OCCIDENTALE

Brigitte chez M. MARGOT Jules (Oostende).
Katrien chez M. DECOCKER Etienne (Dentergem).
Jan chez M. CASTELEYN Armand (Beerst).
Marleen chez M. CASTELEYN Robert (Menen).

NAMUR - LUXEMBOURG

Murielle chez M. LAMOLINE Herman (Sugny).
Pascal chez M. DEPAUW Jean-Pierre (Dhuy).
Carine chez M. URBAIN Jean (Havelange).

HAINAUT

Mireille chez M. DRUART Edgard (Quaregnon).
Jean-Michel chez M. DUBOIS Jean (Mons).
Philippe chez M. BALLEZ Jules (Paturages).
Ariane chez M. POU CET Albin (Montignies-sur-Sambre).
Pascale chez M. VOUNCKX Marcel (Ransart).
Bernard chez M. WAROCQUIER Léon (Courcelles).
Robert chez M. NISOLLE Louis (Angre).
Philippe chez M. GENART Willy (Gosselies).
Didier chez M. BURTON Roger (Châtelain).
Christine chez M. CARLIER Chr. (Monceau-sur-Sambre).
Johanne chez M. GUEREZ Jules (Maurage).
Jean-Luc chez M. BURRICK Raoul (Courcelles).
Joël chez M. MENART Louis (Tournai).
Véronique chez M. STRUBBE Jules (Froyennes).

FLANDRE ORIENTALE

Hilde chez M. VAN DE WALLE Gerard (Landegem).
Koenraad chez M. VERMORGEN Alfred (Elversele).
Marleen chez M. VAN DER JEUGT Marcel (Herzele).
Filip chez M. BETTENS Adolf (Destelbergen).
Wim chez M. VAN CAESTER Henri (Velzeke).
Marleen chez M. ROBBERECHT Seraphin (St-Pauwels).
Peter chez M. DE WILDE Jozef (St-Niklaas).

MARIAGES

ADMINISTRATION CENTRALE

M. BOTTON L. a épousé Mlle HUWART Marie.

LIEGE

M. DIRCKX Léopold a épousé Mlle BOVEROUX J.

LIMBOURG

M. LUYTEN Ferd. a épousé Mlle VANWEZEMAEL G.
M. BOLLEN M. a épousé Mlle VAN DEN BROECK E.

BRABANT

M. KEUTGENS Eric a épousé Mlle VERHOFSTADT M.
M. TONDEUR Julien a épousé Mlle VIENNE Chrétienne.
M. MEERKENS Remi a épousé Mlle NIJS Josée.
M. DIERIECKX François a épousé Mlle DOUSMANI H.
M. COCHEZ Guy a épousé Mlle VERGOTE Monique.

FLANDRE OCCIDENTALE

M. VANTOMME Roger a épousé Mlle FOSCEZ Christine.
M. PARMENTIER Roland a épousé Mlle PUYPE Chr.
M. VANTOORTELBOOM a épousé Mlle VERSTRAETE.
M. BALCAEN José a épousé Mlle BASIJN Christine-Marie.

NAMUR - LUXEMBOURG

M. DANIEL Jean a épousé Mlle DEFFENSE Marguerite.
M. BEELEN Jean a épousé Mlle MASUY Martine.
M. SABBE Lucien a épousé Mlle DEMEULEMEESTER N.

HAINAUT

M. ADAM Gilbert a épousé Mlle VIVIER Yvette.
M. LEKIME Claude a épousé Mlle DESPLANQUET O.
M. DEROUX Jean-Pierre a épousé Mlle GALLEZ Nicole.

FLANDRE ORIENTALE

M. VAN MOESEKE Walter a épousé Mlle PHILIPS Chr.
M. COLMAN Leon a épousé Mlle WAUTERS Christiane.
M. DREELINCK José a épousé Mlle VAN DOOREN E.
M. LAMBRECHT Edouard a épousé Mlle DE WILDE E.

AGENTS DES GROUPES MIS A LA PENSION

Mois de mai - juin 1963

Années Groupe
de service

DE WIT J., conducteur él.	42	Anvers
LAMBRECHTS P., receveur	41	»
VAN ROEY H., piocheur	39	»
ADRIAENSSENS J.B., brigadier	38	»
BRUGGEMAN J., serre-frein	38	»
DE SCHEPPER O., brigadier	51	Fl. Or.
VERHEECKE J., ouvrier qual. 1 ^o cl.	24	»
VAN VYNCKT U., manoeuvre	21	»
CORVELEYN C., ouvrier qual. 1 ^o cl.	43	Fl. Occ.
GOBIN J., inspecteur technique	41	»
KINDT J., conducteur él.	41	»
DE CLERCK C., receveur	29	»
HUYS H., receveur	29	»
DEBUIGNE R., receveur	24	»
EERLINGEN L., brigadier	49	Limbourg
DUPONT J., brigadier	43	»
VANAKEN M., commis 1 ^o cl.	41	»
VANDERLICK M., conducteur él.	36	Brabant
DE SAEGER G., conducteur él.	33	»
VAN DER STEEN P., manoeuvre	30	»
ADRIAENS J., piocheur	28	»
COURTOY L., receveur	41	Hainaut
WERY A., receveur	34	»
STOCLET F., piocheur	29	»
JAUMOTTE A., brigadier	44	Nam. - Lux.
GOFFIN J., conducteur A.B.	43	»
LEBURTON J., receveur	36	Liège
GROSJEAN Ch., chef receveur	35	»
D'HOUEW O., conducteur él.	33	»
PIRE E., piocheur	32	»

Administration Centrale

Mlle J. Redant a débuté le 7-6-63, comme poinçonneuse au Centre d'Information.

Mme Ligny-Machiels a donné sa démission; le 14 août 1963, elle a quitté le service de la dactylographie où elle était entrée en août 1951.

DECES DE MONSIEUR VERBEKE

Le lundi 10 juin, une triste nouvelle se répandit dans les bureaux de l'Administration Centrale et parvint rapidement dans les Groupes: M. Frédéric Verbeke était décédé la veille, après une courte maladie.

M. Verbeke était entré à la S.N.C.V., le 21-10-1927, à Gand (à l'époque dans le Groupe des deux Flandres) en qualité de commis de 1^{er} cl. En 1929, il était nommé instructeur de machinistes, en 1938, chef d'atelier de 1^{er} cl. et en 1942 chef de service. A la suite de la création de l'Inspection Générale, M. Verbeke fut



appelé à Bruxelles, en 1946, pour diriger le service de contrôle. Il fut nommé inspecteur en 1951. Ces derniers temps, il s'occupait également d'enquêtes techniques concernant les autobus.

La Société a perdu en lui un collaborateur dévoué et compétent. L'enterrement fut suivi par une imposante délégation de l'Administration Centrale et des Groupes où il ne comptait que des amis.

Quelques jours plus tard, à l'initiative des collègues de défunt, un service religieux fut célébré à l'église St Joseph, toute proche des bureaux de l'Administration Centrale.

Nous prions son épouse et son fils d'accepter nos sentiments d'affliction et de sympathie.

NECROLOGIE

AGENTS

HAINAUT

COUVREUR J., contrôleur, 59 ans.
DE KEGEL J., conducteur él., 56 ans.
MASSON C., receveur, 62 ans.
WANET E., piocheur, 55 ans.

FLANDRE OCCIDENTALE

JANSEUNE C., piocheur, 61 ans.
DEMAN A., conducteur A.B., 61 ans.

BRABANT

TAELEMANS P., receveur, 52 ans.
BUYENS J., receveur, 46 ans.

PENSIONNES

ANVERS

VAN GURP P., 80 ans.
RAATS H., 69 ans.
WUYTS A., 72 ans.
RITS V., 66 ans.
VAN HOOF F., 71 ans.

BRABANT

PIERRET H., 64 ans.
VAN DURME F., 63 ans.
MUSCH G., 66 ans.
FRANCET D., 81 ans.
VAN DER LINDEN E., 56 ans.
STOCKMANS E., 78 ans.
BAUWERAERTS P., 78 ans.
BORREMANS J., 81 ans.

HAINAUT

VAN DEN BEGIN F., 70 ans.
BEAUMILLE J., 67 ans.
STAQUET H., 67 ans.
WILLAME F., 73 ans.
BERNIER T., 85 ans.
DUBOIS B., 72 ans.

LIEGE

MARECHAL D., 83 ans.
RADOUX A., 79 ans.

NAMUR-LUXEMBOURG

CLOSQUET H., 74 ans.

Liège

UNE MISE A LA PENSION

Fin juin dernier, M. Vanharen H., chef de service du Mouvement, atteignait l'âge de la retraite après une carrière de 53 années dont nous avons rappelé les étapes dans le n° de juillet-août 1960.

Cet événement fut célébré le lundi 24 juin.

M. Henrard, ingénieur en chef, au nom de la Direction du Groupe, remercia M. Vanharen pour les bons et loyaux services rendus à la Société pendant sa très longue carrière.

M. Narinx, chef de service important, se fit ensuite l'interprète du personnel appointé pour féliciter le héros du jour et lui souhaiter une longue et paisible retraite.

La cérémonie se termina par la remise d'un magnifique cadeau et d'un bouquet de fleurs à l'intention de Mme Vanharen.

des artères, trouve son maximum de fréquence chez les gens qui ont une TV et une automobile, cet ensemble les amenant à abandonner toute marche à pied ou autre exercice !

R. : Eh bien qu'ils regardent la TV en faisant du yoga, les pieds en l'air.

B. : Vous êtes un sans cœur !

R. : S'il était possible de s'en passer, ce serait, on l'occurrence, un gage de bonheur et de longévité !

Les propos du contrôleur BOUDARD

BOUDARD : Au cours de mes pérégrinations sur le réseau vicinal pendant mes vacances j'ai été frappé de voir le nombre de voitures automobiles, stationnant dans la cour de nos dépôts et appartenant à des agents en service.

RECEVEUR : Il ne faut pas généraliser ! Mais pour l'agent qui habite la campagne et qui peut se le permettre financièrement, une petite voiture, c'est plus facile et plus sûr qu'une moto.

B. : « Le luxe d'hier devient le confort d'aujourd'hui », cela se vérifie partout.

R. : Nous devons aussi nous dire qu'en matière de transport en commun, notre plus grand ennemi c'est ce désir intense qu'ont les jeunes d'aujourd'hui d'avoir leur voiture AVANT toute autre chose.

B. : C'est ce qui explique l'augmentation constante du parc automobile. Mais je doute que les gens qui se privent pour acheter une voiture, soient prêts à l'abandonner à l'entrée des villes, pour prendre un autobus urbain.

R. : Dites, chef, à propos de transport de personnes, je pense aux familles nombreuses. J'ai peut-être eu des visions, mais il me semble qu'à diverses reprises, on m'a présenté des cartes de familles nombreuses qui m'ont paru légèrement différentes.

B. : Rassurez-vous, il n'y a qu'une différence minime de présentation extérieure.

R. : Bon, mais à quoi cela tient-il ?

B. : Tout simplement au fait que la « pluralité » existe aussi dans ce domaine. C'est ainsi qu'il existe une carte délivrée par la Société Nationale des Chemins de Fer dans la gare de résidence du demandeur.

R. : C'est la carte qui a une roue ailée surmontée d'un B entre les millésimes ?

B. : Vous avez bien vu. Mais attention, il y a un modèle pour les parents qui ont eu quatre enfants en vie (avec le mot « Parent » en tête) et un modèle pour chaque enfant avec le mot « Enfant » en tête.

Une deuxième carte est délivrée par la Ligue des Familles nombreuses et une troisième émane de l'Association des Familles, avec la raison sociale inscrite dans un ovale.

R. : Je vous remercie, cela me rassure. Mais pour en revenir aux possesseurs d'une voiture, le malheur pour certains d'entre eux, c'est qu'après être restés assis au travail, puis assis en voiture, ils vont s'installer devant un téléviseur.

B. : C'est exact. J'ai lu que l'artério-sclérose, qui est un durcissement

Cérémonie d'adieu, à Bruxelles

Le 28 juin dernier, la plupart des chefs de dépôt du Brabant, plusieurs chefs de service et des agents de la Direction étaient réunis pour assister à la cérémonie de départ de M. Van den Hoof, chef de service 1^{er} cl. au dépôt de Grimbergen. M. le Directeur Cuvelier, entouré de ses ingénieurs, évoqua brièvement les étapes de la carrière de M. Van den Hoof qui débuta, en 1915, comme receveur, à La Roue. Il devint contrôleur en 1930, passa commis de 2^e cl. à Cureghem, puis fut promu chef de dépôt à Asse.

En 1940, il fut nommé à Grimbergen, comme chef de service. M. Cuvelier souligna que M. Van den Hoof avait toujours témoigné d'un entier dévouement envers la Société Nationale et d'un remarquable esprit de décision; il le félicita et le remercia pour sa longue carrière de 48 années de service. M. Van den Hoof, très ému, rappela entre autres sa collaboration avec M. Dejonghe durant l'année de l'Exposition de 1935; il se déclara heureux du cadeau qui lui avait été offert à l'occasion de sa mise à la pension. « Tous les matins » dit-il « en consultant, ce baromètre je me souviendrai de vous tous ». Après qu'on eut applaudi ses paroles, M. Van den Hoof remercia chacun des collègues présents et les convia à boire le verre de l'amitié.

Quelques instants auparavant, une réunion s'était tenue dans le même local en l'honneur de M. Van

Meerbeke, commis qui, entré en qualité de receveur, a été affecté par la suite à plusieurs bureaux de dépôt du réseau de Louvain, pour terminer sa carrière au service Exploitation à la rue Bara. Le cadeau traditionnel lui a été offert.



De gauche à droite : M. Hellebuyck, ingénieur en chef, M. Cuvelier, Directeur, M. Van den Hoof, M. Peerts, ingénieur en chef.

LES LONGUES CARRIERES



Schockaert H.
A débuté le 1-10-1920 et a été pensionné comme ouvrier qualifié au dépôt d'Assebroek.



Dupont H.
A débuté le 16-7-19, à l'atelier d'Hasselt, où il a terminé sa carrière comme brigadier.



Courtoy L.
A débuté le 13-11-1922, comme receveur, sur les lignes de Charleroi où il a achevé sa carrière.



De Wit J.
A débuté le 3-5-21, comme conducteur électrique, à Merksem où il a terminé sa carrière.



Van Aken M.
Est entré en service le 2-10-22, à Hasselt, où il a terminé sa carrière en qualité de commis de 1^{re} cl.



Van Roey H.
A débuté le 11-2-22 comme piocheur, à Oostmalle, où il a terminé sa carrière.



Schoubben J.
Est entré en service le 26-11-20. Il a été pensionné comme piocheur à Basseigne.



Haerynck M.
Est entré en service le 16-6-22. Il a été pensionné comme conducteur à Kortrijk.



Luyten J.
Est entré en service comme receveur le 15-2-26 à Merksem où il a accompli toute sa carrière.



De Coninck E.
Est entré en service le 3-3-1922. Il a été pensionné comme piocheur à Destelbergen.



V. Oosterwijck
Est entré en service comme receveur au dépôt de Haacht. Il a été pensionné comme contrôleur.



Slegers J.
Est entré en service le 1-3-1920, comme piocheur, à Turnhout où il a terminé sa carrière.

Quatre agents ont atteint 50 années de service

Une fois au «tram», toujours au «tram»!

LUCIEN DETIENNE

Mécanicien de machine à vapeur.

Lucien Detienne a conservé un souvenir nostalgique des quelque trente années pendant lesquelles il a conduit des machines à vapeur. Né en 1900, c'est à l'âge de douze ans que son père, qui était déjà machiniste aux Vicinaux, le fit entrer comme apprenti-tourneur au dépôt de Chastre. Vers la fin de la guerre 1914-1918, il devint chauffeur sur la ligne Jodoigne - Chastre et il passa rapidement machiniste. Il fut un spécialiste des longs parcours, comme Jodoigne - Mellet, et il a aussi tractionné des montagnes de sable extraites des sablonnières de Chaumont. Comme son habitation, à Tourinnes, est assez éloignée de Chastre, il a toujours travaillé deux journées d'affilée et il a donc passé un nombre considérable de nuits dans le dortoir de Chastre auprès de ses machines, la 439 ou la 628, qu'il fallait allumer dès 4 heures du matin ! Le jour où il dut noyer définitivement les feux, ce fut pour lui un déchirement et bien qu'il ait, par la suite, conduit des autorails pendant plusieurs années, cela n'a plus jamais été la même chose, nous a-t-il confié !



M. Detienne n'a jamais été en retard, il n'a jamais encouru une observation ni un reproche de ses chefs et n'a pratiquement jamais été malade.

Son fils est conducteur d'autobus au dépôt de Chastre et sa fille a épousé M. Sambre, un agent des Vicinaux.

A cent mètres de la maison de Detienne, on remarque un large chemin, qui traverse le village : c'est l'assiette de l'ancienne ligne Gembloux - Jodoigne, mais on n'y entend plus siffler le train.

M. PAULUS,

ancien brigadier de l'atelier de peinture de Hasselt.

M. J. Paulus est un exemple d'attachement exceptionnel à un premier métier. En effet, dès qu'il eut ses quinze ans, son père qui était machiniste sur la ligne Genk - Liège, le fit engager comme peintre au dépôt de Bilzen, qui comportait un atelier de peinture tout comme les dépôts de Bree, de Koersel et d'Hasselt.

Au début de la guerre de 1914, le jeune Paulus, âgé de 16 ans, franchit la frontière hollandaise toute proche. Il parvint en Angleterre, où il fut jugé bon pour le service.

Il passa les deux dernières années de la guerre sur le front de l'Yser ce qui lui valut la Croix du feu. En 1919, il reprit son travail et Paulus a ainsi repeint le matériel roulant le plus varié qui soit : vapeur, autorail, électrique et autobus ! Lorsque feu M. Van Lierde, alors Directeur du Groupe du Limbourg, centralisa les divers ateliers de peinture à Hasselt, il nomma M. Paulus brigadier de cette section. Quelques années plus tard, lorsqu'Hasselt se mit à construire des autobus, il eut à organiser les postes de travail pour l'utilisation d'une installation de peinture automatique.



M. J. Paulus a un frère, également pensionné de la S.N.C.V., et lui-même a épousé, en 1924, la sœur de M. Schoefs, l'ancien chef de dépôt de Tongres. Comme on le voit, ici aussi, le tram est une tradition familiale.

M. Paulus s'est admirablement remis d'une très grave maladie et nous lui souhaitons, après un complet rétablissement, de jouir encore longtemps d'une retraite bien méritée.

M. Fr. VAN SUNDERT,

Chef d'atelier de Ire cl. à Merksem.

Fr. Van Sundert, né le 25-8-1899 à Zandvliet, est l'aîné d'une famille de dix enfants. Son père avait été un des premiers agents de la société « Les Vicinaux Anversois » et le jeune Frans n'avait donc pas encore 14 ans, lorsque, le 29 mai 1913, il alla le rejoindre, au dépôt de Merksem-IJskelder, comme apprenti-menuisier.

Il devait avoir un penchant particulier pour ce métier puisque, dès 1921, il devenait ouvrier spécialisé et qu'il refusa un emploi de bureau afin de pouvoir continuer à pratiquer les métiers du bois.



M. Van Sundert gravit, peu à peu, les échelons de la maîtrise; c'est ainsi qu'il fut successivement nommé brigadier (en

1927), contremaître (en 1935), contremaître de Ire cl. (en 1948) et, enfin, chef d'atelier de Ire cl. (en 1958). Il faut souligner que ce jubilaire est toujours en service actif et qu'il a la responsabilité des sections de menuiserie et de peinture de l'atelier de Merksem dont il a suivi toute l'évolution, des machines à vapeur aux autobus, en passant par les autorails et les motrices électriques.

M. Van Sundert, en plus des décorations civiques, est chevalier de l'ordre de la Couronne. Il possède une parfaite santé et jouit de l'estime et de la sympathie de ses chefs et de ses subordonnés.

JOSEPH DELBART

Machiniste-conducteur d'autorail à Saint-Ghislain.

On peut dire que J. Delbart a largement mérité de pouvoir se reposer dans sa propre maison à Tertre (Hainaut) car il a été à rude école dès l'âge de 12 ans. Né en novembre 1899, c'est en 1912



qu'il débuta aux Vicinaux Montois comme nettoyeur de voiture. Il gagnait alors 1,05 F. par jour, mais rapidement il passa piocheur. En 1916, après avoir été déporté en Allemagne pendant 6 mois, il obtint, malgré son jeune âge, de devenir chauffeur de locomotive; puis en 1919, lors de l'application de la journée des 8 heures (date dont tous les anciens se souviennent), il fut nommé mécanicien sur les lignes vapeur partant du dépôt de Saint-Ghislain.

A cette époque, il n'avait droit qu'à 1 dimanche sur 7 et à aucun jour de fête ! Comme il nous l'a dit lui-même, il a passé 33 années de service constamment debout sur sa loco, par toutes les intempéries ! Son souvenir le plus vivace, c'est d'être maintes fois descendu vers Baudour avec 50 wagons chargés à 10 t. car en ce temps-là, les charbonnages travaillaient à plein rendement. Pendant la guerre de 1940, la région de Saint-Ghislain, on s'en souvient, fut fréquemment mitraillée, la gare subit un terrible bombardement et maintes fois Delbart dut quitter sa machine et se jeter dans le fossé. En 1951, il réussit son examen de conducteur d'autorail et pendant 4 ans il tractionna des marchandises, puis ensuite un service autorail-voyageurs.

M. Delbart a une fille mariée et un fils soudeur à notre dépôt de Saint-Ghislain.

Une manifestation de sympathie à Oostende, lors du départ de M. Gobin

La photo de groupe reproduite ci-dessous a été prise au cours d'une cérémonie qui a eu lieu à Oostende, sous la présidence de M. Storms, Directeur et en présence du personnel appointé des lignes du littoral et d'une délégation des agents de la Direction de Bruges. Cette



M. Jean GOBIN
INGENIEUR TECHNICIEN

Né à Oostende le 7 mai 1898. Est entré en service le 20-10-1922 sur les lignes de la S.E.L.V.O.P. (société fermière des Vicinaux).

Il a terminé sa carrière avec le grade d'Inspecteur technique.

réunion intime était organisée en l'honneur de Monsieur J. Gobin, Inspecteur technique, qui a pris sa pension le 1er juin dernier, après une carrière de plus de 40 ans au service du réseau de la côte.

En effet, depuis le 20 octobre 1922, date à laquelle il est entré en service, à Oostende, comme ingénieur technicien, M. Gobin s'est consacré aux intérêts de l'exploitation des tramways du littoral avec une étonnante capacité de travail.

Non seulement sur le plan technique mais encore et surtout dans les questions administratives ou d'exploitation, M. Gobin a toujours réussi à trouver la solution appropriée à de multiples problèmes avec patience et sang-froid et en faisant preuve d'un jugement clairvoyant.

La remarquable extension et la modernisation de réseau du littoral, pendant l'entre-deux guerres, porte son empreinte. M. Gobin a également consacré le meilleur de son inépuisable activité à faire front aux difficultés provoquées par quatre longues années de guerre: destruction, en 1940, d'une grande partie du matériel et démantèlement d'une organisation si soigneusement élaborée. A juste titre aussi, le nombreux personnel qu'il a réussi à ravitailler durant ces temps difficiles, lui a exprimé sa reconnaissance.

Les événements de l'après-guerre qui furent marqués notamment par la réor-

ganisation des lignes de la côte et l'évolution de la vie sociale, trouvèrent M. Gobin à l'origine de nombreuses initiatives et à la pointe de chaque action entreprise. Puis vint la reprise des lignes par la S.N.C.V. avec exploitation en régie. Là aussi, la S.N.C.V. trouva en M. Gobin le collaborateur qui, avec ses remarquables facultés d'adaptation et sans une ombre d'amertume, sut réaliser un harmonieux changement de gestion.

Dans un discours plein d'humour, monsieur Storms, Directeur du Groupe de la Flandre Occidentale, fit ressortir, d'un côté, combien il était heureux de pouvoir le féliciter après une carrière si bien remplie, mais que d'autre part il regrettait de devoir prendre congé d'un collaborateur d'une telle envergure.

Nous souhaitons à Monsieur Gobin de jouir d'une paisible retraite, pendant de longues années entouré de sa famille.



Une ligne d'autobus internationale

De MONS à MAUBEUGE (sans clair de lune)

La ligne internationale Mons - Maubeuge est répertoriée dans l'horaire régional sous le numéro 20 et dénommée « Mons - Quévy - Aulnois - Maubeuge »; en réalité, cette ligne comprend trois services différents mais qui se complètent l'un l'autre :

- 1) Mons - Hyon - Mesvin - Cibly;
- 2) Mons - Cibly - Asquillies - Harveng - Quévy - Goegnies (place) - Aulnois;
- 3) Mons - Maubeuge.

La première relation par autobus Mons - Maubeuge, fut assurée en février 1956 conjointement par la S.N.C.V. et un exploitant français (la firme De Winter), chacun effectuant un voyage aller et retour par jour. L'itinéraire était différent et passait notamment par Frameries. Cela dura deux ans, puis nous y renoncâmes, d'abord parce que cette ligne faisait double emploi avec la relation par autorail Mons - Quévy, ensuite et surtout parce que nous nous trouvions dans l'obligation de payer une redevance à la S.N.C.B. Cinq ans plus tard, en 1963, les circonstances s'étant complètement modifiées, notamment par la suppression du service AR Mons - Quévy, nous avons réintroduit une demande d'autorisation qui nous a été accordée. L'ex-

ploitation totale de cette ligne a été confiée à la S.N.C.V. l'exploitant français s'étant désisté au profit de notre société. Trois départs ont été prévus, le premier est très matinal à 5 h 58 mais il a été créé pour faciliter le déplacement des ouvriers frontaliers belges qui peuvent ainsi arriver à 6 h 56, au centre de Maubeuge, dont l'industrialisation continue à se développer alors qu'une situation contraire existe dans le bassin de Mons. Le deuxième départ est à 10 h 30 et permet d'arriver pour déjeuner vers midi et de visiter la Ville; le troisième et dernier départ a lieu à 17 h 23 de Mons (le dimanche à 17 h 19) et ne sert qu'à assurer le retour des travailleurs à 18 h 14.

Après avoir traversé une partie de la ville de Mons, notre autobus coupe le boulevard circulaire et passe devant le bâtiment très moderne de la cité estudiantine de la Faculté Polytechnique de Mons (F.P.M.). Nous allons desservir successivement les trois jolies communes d'Hyon, de Mesvin et de Cibly dont la population augmente chaque année, car on construit beaucoup dans cette jolie campagne qui n'est qu'à 1/4 d'heure de Mons.

Peu avant Quévy, la route s'élargit et passe à trois bandes. Voici notre gare de Quévy dont les bâtiments, actuellement abandonnés, témoignent de l'importance qu'elle connût au temps où les Vicinaux assuraient, seuls, tous les transports de la Sucrerie de Quévy devant laquelle nous passons sans nous arrêter.



L'autobus vicinal quitte Maubeuge en direction de Mons; à cet endroit, la municipalité a disposé un calendrier fleuri original.

Nous ne sommes plus qu'à deux kilomètres de la frontière, que nous atteignons au poste de Bettignies, où nous constatons les effets du Marché Commun : parmi les camions qui attendent le passage, voici deux véhicules transporteurs à étage, l'un rempli de voitures Daf hollandaises, l'autre de Volkswagen. Le douanier, très occupé, fait signe à notre conducteur et nous passons sans plus d'histoire. Nous voici donc en France et pour confirmer que nous sommes dans ce pays où l'on aime la bonne chère, la première enseigne que nous apercevons est celle d'un restaurant : Au Cordon Bleu !

Nous ne sommes plus qu'à 5 km de Maubeuge et voici déjà le premier panneau indicateur conviant l'automobiliste à « ne pas quitter Maubeuge sans voir son clair de lune » !

On se souvient de cet extraordinaire coup de chance d'une chanson qui, à peine enregistrée, fut lancée sur les ondes à longueur de journées, par toutes les stations de radio de France et même d'Europe. Le parolier s'y moquait gentiment du climat et des sites du département du Nord, mais le maire de Maubeuge et les commerçants prirent la balle au bond; ils mirent à profit ce succès inattendu et la puissance de diffusion et de persuasion de la radio. L'effet publicitaire fut tel que des agences de voyages organisèrent des circuits en autocar, qui connurent et connaissent encore, un certain succès. Dès qu'on arrive dans la périphérie de la ville, les autobus, les poids lourds et les cars sont obligés d'emprunter un boulevard circulaire qui permet d'ailleurs d'admirer plusieurs espaces verts qui font la fierté des habitants. A la gare routière, qui se trouve à 200 m. de la gare de chemin de fer, nous



Un aspect des nouveaux blocs d'habitations construits dans un cadre de verdure.

comptons une douzaine d'emplacements réservés aux lignes régionales d'autobus plus celle des Vicinaux.

A l'arrivée, à 11 h 30, l'autobus vicinal n'a pas de stationnement et va repartir immédiatement. Le touriste belge a le choix entre deux solutions. S'il reste jusqu'au dernier départ de 18 h 14, il a la possibilité de déjeuner à l'aise, puis de visiter la ville et d'aller se reposer au parc zoologique; s'il se contente d'un séjour de trois heures, il peut prendre, à la gare routière, un autobus français (firme de Winter) qui part à 14 h 30 pour arriver à la frontière belge à 15 h 10.

C'est cette dernière solution que nous avons choisie et après avoir fait un tour de la ville, nous avons pris l'autobus français qui, pour la somme vraiment minime de 1,25 NF (12,50 F belges), nous a mené par Feignies à Gognies-Chaussée en 40 minutes. En traversant simplement la route, nous passons en territoire belge et cependant l'orthographe du nom du lieu change, ici nous sommes à Goegnies-Chaussée, point de passage de notre ligne Aulnois-Mons. Dix minutes après, nous prenons l'autobus vicinal qui, en une heure, nous ramènera à Mons, hélas, sans avoir vu le clair de lune tant chanté de Maubeuge.



L'autobus Aulnois - Mons roule exactement sur la frontière à Goegnies-Chaussée; à gauche, le monument aux morts français à proximité de la mairie et, à droite, le monument aux morts belges près de la maison communale.

Si Maubeuge est à 220 km de Paris, elle n'est par contre qu'à 80 km de Bruxelles et à 20 km de Mons. C'est le chef-lieu de deux cantons de l'arrondissement d'Avesnes, département du Nord.

Bâtie sur la Sambre, qui va se jeter dans la Meuse à Namur, Maubeuge a été quinze fois détruite et quinze fois reconstruite. Lors de la dernière guerre, le 17 mai 1940, les Allemands arrosèrent la ville de bombes incendiaires et explosives et en pénétrant dans la ville ils brûlèrent les maisons restées intactes. Vingt-trois ans plus tard, ce jour anniversaire le 17 mai 1963, le député-maire M. Jean Forest recevait une délégation d'urbanistes bruxellois auxquels il exposait les caractéristiques principales de la reconstruction et de l'urbanisme de sa ville qui constitue un ensemble de plans collectifs dus à M. A. Lurcat.

Le centre de la ville, qui fut reconstruit en premier lieu, se caractérise par des bâtiments commerciaux ne comportant qu'un magasin au rez-de-chaussée et un seul étage d'habitation.

Aux alentours ont été érigés plusieurs buildings à appartements (en France, on les appelle des H.L.M. - habitations à loyers modérés); les plus récents sont les plus beaux comme le montre la photo ci-contre.

*En partant en autobus
de Bruxelles-Nord
à l'heure 40'
allez visiter*

TEXAS CITY à Tremelo



Ne se croirait-on pas dans une petite ville des Etats-Unis, proche du Mexique ?

SAVEZ-VOUS qu'en Belgique comme en France et en Angleterre, il existe des clubs groupants les passionnés de la vie du cow-boy américain qu'ont vulgarisé les films dits « Western » ?

Leurs membres sont des gens de toutes conditions et de toutes professions qui, le samedi et le dimanche, adorent revêtir un costume aux multiples ornements de cuir et qui, sans doute depuis leur enfance, rêvent de chevauchées dans la plaine, le lasso à la main et coiffés d'un chapeau de feutre à larges bords.

Dans notre pays, depuis 3 ou 4 ans, quelques « mordus » du folklore cow-boy ont mis sur pied une organisation qui a pour but de permettre aux amateurs de pratiquer ce qu'ils appellent les « routines » de travail du parfait cow-boy, c'est-à-dire le lancement du lasso, le dressage et la monte des chevaux. Dans ce but, ils ont construit un curieux petit village du Far-West dans la Campine brabançonne.

Le cinéma a popularisé ces petites bourgades isolées dans l'Ouest des Etats-Unis, avec leurs maisons en bois, le bureau du shérif attenant à la prison locale, l'épicerie où l'on vend de tout et l'inévitable « bar-saloon » avec ses portes à battants. Tout cela a été reconstitué avec un réalisme étonnant, mais à une échelle plus modeste qu'à Hollywood, à quelque 30 km de la capitale, au milieu des sapins et des bruyères de la région de Keerbergen, plus exactement sur le territoire de Tremelo.

Pour y accéder, si l'on ne dispose pas d'une auto ou ... d'un fringant cheval, il n'y a qu'un seul moyen, c'est d'utiliser le service d'autobus vicinal de Bruxelles-Keerbergen, en correspondance avec la ligne d'autobus Malines - Tremelo.

M. Verbeeck, chef de départ habituel de nos services à la gare d'autobus du Nord, à Bruxelles, nous a confirmé que, le dimanche, il est fréquent que des jeunes filles et des jeunes gens, bottés de cuir et coiffés de larges chapeaux, lui demandent à quelle heure part l'autobus pour ... TEXAS CITY !

Le dimanche de Pentecôte, lorsque nous avons résolu d'aller voir si l'autobus de Tremelo n'était pas régulièrement attaqué par des « mauvais cow-boys », nous avons fait le voyage en compagnie de quatre jeunes, en blue-jeans, qui n'étaient jamais allés dans cette région du Hageland, traversée par la Dyle, mais ils avaient entendu parler d'un endroit, à Keerbergen, où l'on rencontrait des cow-boys montés sur de vrais chevaux et où on était accueilli par des coups de revolver tirés à blanc, bien entendu !

Il faut reconnaître que le trajet de Bruxelles à Melsbroeck n'a rien de très attrayant; après la traversée de Schaerbeek et d'Evere, on passe par la « fausse campagne » de Diegem, fort industrialisée. A partir de Steenockerzeel, le paysage devient plus champêtre, mais il faut attendre d'avoir franchi la Dyle, après Haacht village, pour voir les premiers sapins. L'autobus s'arrête au Grand Veneur, à l'abri vicinal, érigé au croisement de la route venant de Haacht avec celle allant de Malines vers Tremelo. On roule en ce moment depuis une heure et la correspondance avec l'autobus allant vers Tremelo est presque immédiate. Comme les organisateurs de Texas City n'ont pas encore pensé à venir chercher nos voyageurs avec des chevaux de selle, nous conseillons vivement à notre clientèle de prendre ce deuxième autobus, car il y a bien 50 minutes à pied jusqu'au ranch de ces cow-boys amateurs.



Autrefois le « corral » était un espace réservé exclusivement aux chevaux; aujourd'hui les cow-boys arrivent en voiture de Belgique, comme de l'étranger !

Le conducteur de l'autobus nous fait descendre à l'arrêt Tremelo-Kruis. On continue encore à suivre la route sur une centaine de mètres, puis un panneau nous indique la piste à suivre ! Le décor de Texas City assure un indiscutable dépaysement. A l'entrée, flotte au haut d'un mât, un drapeau orné d'une seule étoile — The Lone Star State — celui du Texas quand il était indépendant. Au pied du mât sont groupés quelques petits canons identiques à ceux qui défendent les fortins dans les films western. Voilà le classique chariot, aux arceaux recouverts de toile, qui transportait les familles partant à la découverte de l'Ouest; et à côté, la diligence, remarquable copie de celles que nous vîmes si souvent sur les écrans, criblées de flèches par les indiens Comanches.

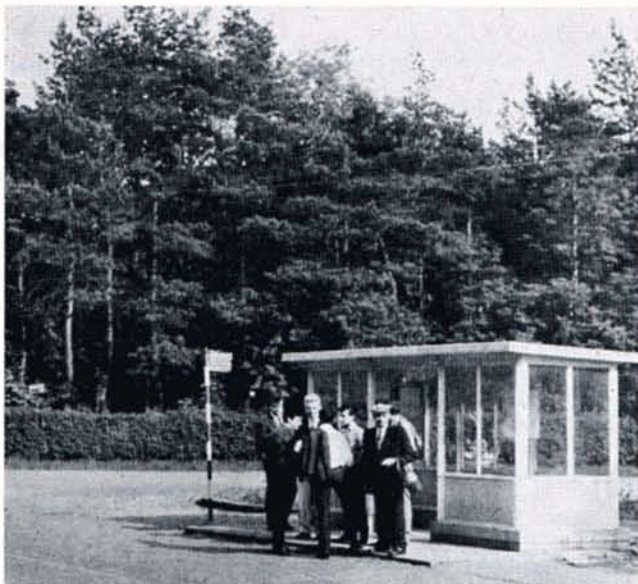
Le long de la piste de sable gris qui sert actuellement de manège, on remarque le petit cimetière dont les tombes s'ornent de croix de bois sommaires tandis que tout près, se dresse un gibet dont la corde n'attend que la justice expéditive du shérif local.

Il paraît que les dimanches, les organisateurs du club simulent une attaque menée avec conviction par des « mauvais » voleurs de chevaux qui seront inmanquablement abattus par les « bons » cow-boys, après une fusillade en règle.

Mais aujourd'hui, à part quelques coups de feu sporadiques qui font partie du fond sonore habituel, il règne un calme relatif; encore que de la terrasse d'une maisonnette, trois jeunes guitaristes, costumés eux-aussi, grattent sur leurs guitares électriques d'authentiques « hill-billy songs » c'est-à-dire les chansons que les gardiens de bétail chantent le soir, autour du feu de camp, des airs tantôt mélancoliques tantôt vivement rythmés.

Ce dimanche, il y a beaucoup de monde attablé en plein air devant le « bar-saloon » d'où sortent les flons-flons d'un authentique orgue de Barbarie américain. Le garçon qui sert la bière, porte un costume mexicain avec un naturel parfait et il n'a vraiment pas l'air de sortir de chez le costumier. On ne peut pas en dire autant des nombreux cow-boys amateurs qui vont et qui viennent autour de nous, et dont certains portent avec ostension des ceintures pourvues d'une bonne réserve de cartouches de colt.

Nous suivons un des dirigeants du club vers les écuries où il nous fait admirer deux chevaux Pinto,



L'abri vicinal à la halte du « Grand Veneur ».

de pure race indienne, qui accompagnèrent cette troupe d'indiens peaux-rouges qui vint en Belgique pour l'Exposition de 1958 et qui se dispersa d'une lamentable façon. C'est un groupe d'amis qui leur racheta une partie du matériel et leurs meilleurs chevaux et c'est ainsi que naquit, il y a quatre ans, l'idée de Texas City.

Ayant consulté l'horaire vicinal régional, nous quittons ce curieux « ranch-guinguette » une dizaine de minutes avant le passage du bus venant de Tremelostation. Une heure plus tard, nous débarquons à Bruxelles-Nord, et nous gardons le souvenir de la beauté de ces bêtes racées qui, venues des plaines du Wyoming ou du Texas, finiront leurs jours dans les sables de Keerbergen.

Une inauguration de ligne, il y a 70 ans !

Ce cliché photographique mérite qu'on l'examine dans tous les détails, même à l'aide d'une loupe.

Nous sommes dans la gare vicinale de Sint-Niklaas (Waas), le 1er octobre 1893, lors de l'inauguration de la ligne vapeur Sint-Niklaas - Kieldrecht.

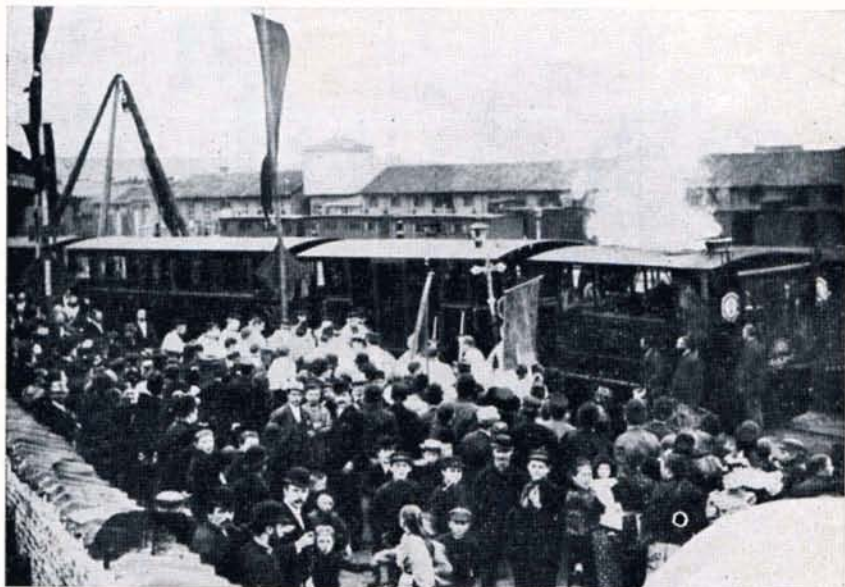
Le clergé local s'est déplacé en corps; tous les enfants de chœur sont présents, l'un portant la croix, les autres des cierges et même la bannière d'une confrérie.

A gauche, près de la première voiture, après le fourgon, les autorités communales et les dirigeants de la société exploitante sont en habit et cravate blanche, le couvre-chef à la main.

A droite, on distingue le personnel du train au garde-à-vous et la tête découverte, attendant la bénédiction du convoi par le prêtre.

Quelques années plus tard, une extension de Kieldrecht à Doel nous était accordée par A.R. du 28-12-1902.

Elle fut mise en exploitation le 15 février 1905 et forma dès lors la ligne St-Niklaas - Kieldrecht - Doel.



CONCOURS DE SECURITÉ

SITUATION AU 30 JUIN 1963

TABLEAU D'HONNEUR

