



# 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

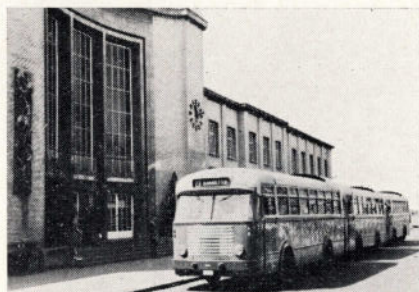
Rédaction : 14, rue de la Science  
Bruxelles 4  
Tél. : 11.59.90 — Ext. : 135

N° 106

SEPTEMBRE - OCTOBRE 1963

## SOMMAIRE

Un nouveau groupe de redresseurs à la sous-station de la rue Vandermeeren à Bruxelles . . . . .	3
Le réseau d'autobus urbains à Courtrai . . . . .	4
Le locotracteur d'Overijse . . . . .	12
Mille jours sans accident au groupe du Brabant . . . . .	13
La ville d'Ath et les services des Vicinaux . . . . .	14



C'est devant la gare de la S.N.C.B., dont la construction date de 1956, que viennent stationner les autobus des services urbains que nous assurons à Courtrai. Le premier véhicule a comme film de destination : Marionetten.

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

# LA SEMAINE DU GRAND AGE 1963 <sup>(1)</sup>

## Junior hier - Senior aujourd'hui Junior aujourd'hui - Senior demain

Tous, nous avons été jeunes, ou — si Dieu nous prête vie, — nous deviendrons âgés plus tard.

Tout le monde sait que l'on vit plus longtemps aujourd'hui que du temps de nos grands-parents, c'est-à-dire que le nombre de personnes qui atteignent 70, 80 ou 90 ans ne cesse d'augmenter beaucoup plus vite que celui de la population toute entière.

En proportion, il y a, et il y aura encore, toujours plus de sexagénaires et même plus de nonagénaires et de centenaires.

Nous nous en rendons compte ... même dans les tramways.

Bien sûr, les personnes d'âge sortent moins que les autres, font davantage de courts déplacements à pied dans leur quartier, et pourtant, proportionnellement, nous avons plus de voyageurs âgés qu'autrefois. Nos receveurs le savent bien. Dans la rue également, nos conducteurs se rendent compte du danger croissant que représentent ces braves gens hésitant au milieu du carrefour, sursautant au moindre avertisseur, et méconnaissant les lois les plus élémentaires de sécurité et de priorité. Lorsque un tel piéton se jette involontairement sous les roues d'une motrice, la réaction de l'entourage est souvent double : une partie de l'opinion publique témoin s'indigne de l'imprudence de ces personnes handicapées par l'âge, tandis qu'une autre partie invective le wattman et insinuant que, devant des piétons pareils, on pourrait ralentir sa vitesse même si on est prioritaire.

Parmi nos voyageurs, nous avons tous déjà vus de ces personnes qu'il faut hisser et déposer à l'arrêt. Souvent le personnel qui aide de tels voyageurs à monter ou à descendre de voiture, se demande comment ils font le restant du chemin. Mais savons-nous qu'il existe aussi, de plus en plus, de personnes très âgées qui restent très en forme. Ainsi telle voyageuse que vous prenez pour une jeune pensionnée a dépassé allègrement ses quatre fois 20 ans.

Nous continuerons donc à rencontrer dans nos voitures et autour d'elles de nombreux « seniors » de plus de 65 ans, et leur nombre ne cessera d'augmenter statistiquement plus vite que celui de la population.

Il existe en BELGIQUE une association qui se voue à la protection du grand âge. Cette association sans but lucratif « La Semaine du grand âge » se manifeste chaque année, au mois de novembre, en lançant une campagne d'opinion et notamment une *campagne de sécurité et de circulation routières pour les piétons âgés*.

La « Semaine du Grand Age » appelle tous les usagers de la route et du rail à une campagne pour l'accroissement du coefficient de sécurité des personnes âgées, aussi bien dans les voitures qu'à l'arrêt, et sur la route.

### LA SEMAINE SE DEROUlera DU 10 AU 17 NOVEMBRE 1963.

Tous nous veillerons à nous comporter en volontaire d'une circulation mieux adaptée aux possibilités des grand-parents et arrière-grands-parents.

Nous feront tout pour les aider et leur faciliter les déplacements qui les maintiennent alertes et leur permettent de participer à la vie de communauté.

Merci d'avance pour votre collaboration à faire, dès maintenant, et plus tard, du « grand âge » un « bel âge », aussi bien chez vous qu'autour de vous.

(1) La semaine de propagande lancée, chaque année, en faveur des personnes âgées s'appellera désormais « SEMAINE DU GRAND AGE ». Cette année, nous utiliserons encore dans nos voitures l'appellation « Semaine du Vieillard », parce que nous avons déjà imprimé un grand nombre d'affichettes avec l'ancienne mention.

## Du nouveau à la sous-station de la rue Vandermeeren à Bruxelles

Malgré les nombreuses substitutions d'autobus auxquelles nous avons assisté durant la dernière décade, la S.N.C.V. maintient encore en activité une soixantaine de sous-stations, nécessaires au fonctionnement de l'ensemble de son réseau ferré électrifié.

Presque toutes ces sous-stations furent montées avant 1940 et pour la plupart d'entre elles, le problème de leur remplacement par du matériel plus moderne se pose. C'est particulièrement le cas pour la sous-station de la rue Vandermeeren, la plus puissante de notre réseau, qui est encore équipée de 3 commutatrices, dont la mise en service date de 1930.

Nous sommes allés interroger M. Thomas, Ingénieur en chef à la Direction T, pour connaître les caractéristiques du nouveau groupe de transformateurs en cours d'installation.

*Question.* — Monsieur Thomas, nous avons appris que la sous-station de Molenbeek, actuellement équipée de trois groupes à commutatrices, allait subir une transformation radicale.

*Réponse.* — C'est exact, une partie de la nouvelle sous-station est en cours de montage mais les installations existantes seront maintenues en service jusqu'à l'achèvement complet du nouveau montage. Les départs de feeders, de la sous-station à commutatrice, qui ont été rendus automatiques tout récemment, seront réutilisés dans les nouvelles installations. Cette sous-station sera la plus puissante que nous ayons jamais eue, bien que constituée de deux groupes redresseurs seulement. En effet, chaque groupe sera alimenté par un transformateur d'une puissance nominale de 1.450 kVA et pourra débiter jusqu'à 6.600 A, en courant continu, en surcharge instantanée.

*Q.* — Avant de vous demander des détails sur ce nouveau matériel, voulez-vous nous délimiter le rôle de la sous-station de la rue Vandermeeren, à Bruxelles ?

*R.* — C'est la plus importante du réseau vicinal, elle alimente principalement la ligne de Ninove et les sections communes que nous avons avec la S.T.I.B. et elle fonctionne en parallèle avec certaines autres sous-stations de la région bruxelloise.

*Q.* — L'équipement actuel de Molenbeek peut-il être qualifié de vétuste ?

*R.* — Oui, assurément, et rien ne pourrait plus justifier les frais élevés de réparation d'un matériel techniquement dépassé.

*Q.* — Supposons cependant qu'une défaillance se produise, qu'est-ce qui se passe au point de vue exploitation ?

*R.* — Eh bien, précisément cela s'est produit il y a peu de temps. On a dû faire réparer d'urgence la commutatrice défaillante et on a continué à travailler avec les deux autres, commutatrices dont la production de courant est à peine suffisante en saison d'été pour satisfaire aux charges du trafic. Il s'agissait heureusement d'une réparation mineure car comme je vous le disais l'on ne pourrait consentir des frais de réparation élevés pour ces appareils dont le principe est dépassé.

*Q.* — Pourquoi ne peut-on pas utiliser les groupes redresseurs devenus sans emploi ?

*R.* — Parce qu'à l'examen cette solution s'est révélée très coûteuse, pour en fin de compte ne disposer que de matériel déjà usagé. D'ailleurs l'importance de cette sous-station, de par sa situation et sa puissance, nécessitait une solution rationnelle et homogène. En effet, chaque commutatrice peut débiter 1250 A en charge normale soit au total pour la sous-station un débit de 3750 A. Or, si nous avons effectué le transfert à Molenbeek de groupes à redresseurs disponibles, dont chacun ne peut débiter que 1.000 A, il aurait fallu installer au moins quatre groupes dont les caractéristiques devaient, au surplus, être identiques. Il aurait fallu pour ce faire, prévoir des travaux d'installations onéreux, et étudier des adaptations transitoires, car l'on ne peut envisager la marche, en parallèle, de commutatrices et de groupes redresseurs à vapeur de mercure.

*Q.* — Je crois savoir que les grandes sociétés de constructions électriques ne tiennent plus à construire des redresseurs à vapeur de mercure.

*R.* — C'est exact. Remarquons néanmoins que si les sociétés de tramways sont en régression dans le monde, nous constatons qu'en Allemagne où les exploitations de tramways sont encore nombreuses et puissantes, on n'utilise plus que des redresseurs au silicium.

*Q.* - En quoi consiste ce nouvel équipement ?

*R.* — La sous-station de la rue Vandermeeren est composée de trois groupes redresseurs à commutatrices à fonctionnement NON automatique, nécessitant la présence de personnel. Notre but est d'y substituer une sous-station à deux groupes redresseurs au silicium, et à fonctionnement automatique.

Chaque groupe sera composé d'un transformateur triphasé de 1.450 K.V.A. et d'une armoire redresseur à cellules redresseuses en silicium, montés en « pont de Graetz ».

Ces deux groupes étant, en principe, indépendants, on y adjoint une armoire dite « d'automatisme » permettant d'utiliser la puissance de ces groupes suivant la charge du réseau, en combinant des commandes automatiques horaires avec adjonction et substitution de groupes. Tout défaut de fonctionnement d'un des groupes sera, en principe, signalé au personnel de garde à Cureghem par l'emploi d'une ligne de télécommunication.

*Q.* — Existe-t-il des installations similaires en Belgique ?

*R.* — Oui, la S.N.C.B. a procédé à la conversion de la sous-station de Haren, à l'aide de redresseurs au silicium, mais en ce qui concerne les sociétés de tramways, la S.N.C.V. sera la première, en Belgique, à utiliser cette nouvelle technique.

*Q.* — Pour quand prévoit-on la mise en service de ce nouveau matériel ?

*R.* — Nous espérons que ces nouvelles installations seront en ordre de marche avant la fin de l'année.

# LE RESEAU DES SERVICES URBAINS DE COURTRAI

**M**AINTES fois, au cours de recherches faites à l'occasion de la rédaction de l'historique d'une ligne ferrée disparue, nous avons pu constater que l'étude de l'expansion d'une ville, en corrélation avec le développement de ses moyens de transport constituerait un sujet de thèse très intéressant pour des étudiants en sciences économiques ou en sociologie.

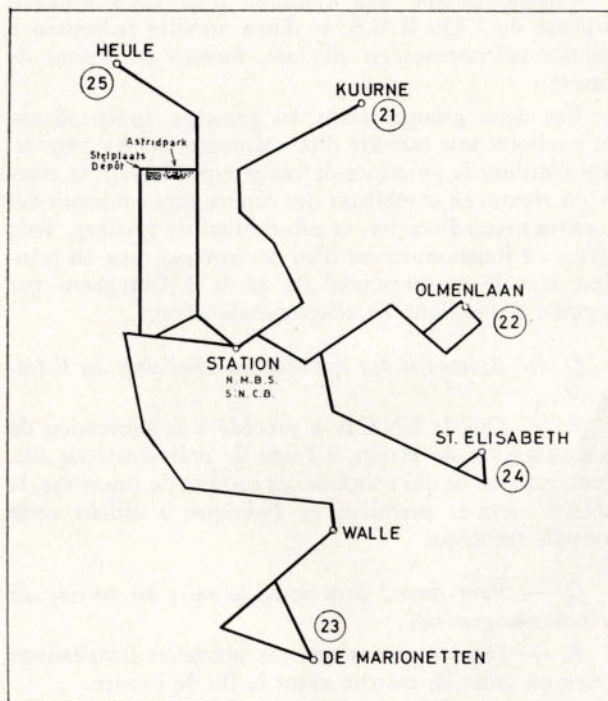
C'est ainsi qu'en consultant, dans les archives vicinales, le recueil des projets de chemins de fer vicinaux présentés au conseil provincial de la Flandre Occidentale en 1885, on constate qu'aucun tracé de ligne n'était prévu à Courtrai, probablement parce qu'à l'époque, cette ville était déjà bien desservie par grand chemin de fer. Dans le guide horaire chemin de fer et vicinaux de 1914, nous relevons 5 lignes ferrées vicinales pénétrant déjà dans la ville; durant l'entre-deux guerres, autour des années 1930-1939, le dépôt de Courtrai, situé à l'entrée de la ville, à la jonction des lignes Courtrai - Menin et Courtrai - Aarsele, connut une activité considérable qui redoubla encore durant les quatre années de guerre qui suivirent. Puis vint la période d'adaptation et dans le n° 55 de Nos Vicinaux (mars-avril 1955), dans un article consacré au réseau vicinal de cette ville, nous disions qu'il avait subi dans les dernières années de telles modifications qu'il était difficile de les suivre. Depuis, huit ans ont encore passé et cette fois nous allons vous présenter les 5 lignes du réseau urbain auxquelles il conviendrait d'ajouter celle du service Courtrai à Stasegem, hameau de Harelbeke situé à 30 minutes d'autobus du centre de la ville; nous y avons

instauré un service d'autobus qui circule toutes les heures et qui, par sa régularité et sa rapidité, est considéré par notre clientèle de Stasegem comme un service urbain de Courtrai.



*L'emplacement jadis réservé aux voies ferrées du dépôt vicinal a été transformé en une belle pelouse. Le garage proprement dit n'est pas visible sur la photo et se trouve plus à droite.*

Nous avons dit que le dépôt se trouve à la limite extérieure de la ville, près de la porte de Menin; pour y accéder aujourd'hui, il faut contourner par la gauche l'ancien bâtiment de la sous-station désaffectée.



*Entourant M. Van Outryve, chef de dépôt de 1<sup>re</sup> cl., à gauche M. Dumortier, chef de mouvement de 2<sup>me</sup> cl. et à droite M. Lecoutre contrôleur.*

Au bureau, nous allons rencontrer, M. Van Outryve, chef de dépôt de première classe qui nous présente son adjoint M. Dumortier, chef de mouvement 2<sup>e</sup> cl. et M. J. Lecoutre, contrôleur qui ont à s'occuper des 72 conducteurs-receveurs de Courtrai; le chef de dépôt à également



*Le dépôt vicinal se trouvant à plus de 2 km de la gare du chemin de fer, la SNCV a fait ériger un petit bâtiment, en face de la gare des autobus, destiné au service des recettes et à la délivrance des abonnements.*

sous son contrôle les 19 agents de Geluwe et les 13 agents d'Ypres.

M. Van Outryve a succédé au regretté M. Rottiers dont la photo orne le bureau du chef.

Nous demandons d'abord à M. Van Outryve de nous rappeler les divers services *interurbains* qui pénètrent dans la ville et qui ont leur point de départ à la gare d'autobus située le long du chemin de fer, à gauche en sortant de la gare. Il s'agit de Courtrai - Mouscron, Courtrai - Menin, Courtrai - Geluwe - Wervik - Menin, Courtrai - Ooigem - Aarsele - Tielt, Courtrai - Harelbeke - Vichte, Courtrai - Aardooie - Bruges, Courtrai - Roulers via Moorsele, Courtrai - Mouscron - Montaleux via Bellegem, Courtrai - Mouscron via Lauwe.

Puis il nous parle des services urbains.

#### LES SERVICES URBAINS DE COURTRAI

Un coup d'œil à la carte ci-contre permet de mieux comprendre la façon dont a été conçue la desserte des cinq points extérieurs de la Ville par nos bus, dont le film de destination porte un numéro, attribué au point d'arrêt *terminal*, ainsi que le nom de celui-ci. C'est ainsi que l'autobus allant de St-Elisabeth ou du lieudit Marionetten jusqu'à KUURNE a comme indicatif KUURNE n° 21. (Kuurne était autrefois desservi par la ligne vapeur de Courtrai - Aarsele.)

L'autobus allant de Heule à Olmenlaan a comme indicatif OLMENLAAN n° 22.

L'autobus allant de Kuurne vers Marionetten a comme indicatif MARIONETTEN n° 23. (Il s'agit d'un lieu-dit dont l'origine nous est inconnue.)

L'autobus allant de Kuurne (Facteur) à l'Eglise Ste-Elisabeth a comme indicatif STE-ELIZABETHKERK n° 24.

L'autobus allant de Olmenlaan à Heule a comme indicatif HEULE n° 25. (Heule est un village important qui n'a jamais été desservi par une voie ferrée vicinale). Tous ces services s'arrêtent devant la gare de Courtrai (photo de première page) et passent par le Marché à l'exception d'un seul service, celui à destination de Kuurne (à l'aller), la fréquence est en général de 30 minutes.

## COURTRAI

### CITE DYNAMIQUE — VILLE OPULENTE

Parmi les villes qui ont laissé un nom dans l'histoire de la Flandre, Courtrai est celle qui vit le plus dans le présent, mais si aujourd'hui on ne trouve guère, dans ses rues, une atmosphère comparable à celle que le touriste découvre dans Brugge ou dans certains coins de Gent, il y subsiste cependant suffisamment de monuments remarquables, après les trois bombardements de la guerre 40-45, qui ont détruit plus de 1.800 immeubles. Citons la célèbre chapelle des comtes construite en 1374, la Chapelle Collégiale de la Sainte Vierge (O.-L.-V. Kerk) construite en 1302 et que l'on restaure actuellement, l'hôtel de ville et ce délicieux béguinage, situé tout près du Marché, comprenant 40 maisonnettes, conservées à peu près intactes, depuis la fin du 17ème siècle et toujours habitées.

Si certains guides touristiques, édités après la guerre, en 1946, qualifiaient encore Courtrai de « ville paisible », ce n'est plus vrai en 1963, du moins dans la journée. On sait que c'est l'industrie textile qui a fait et continue à faire la richesse de la région; mais si autrefois la Lys, surnommée « the Golden River » par les marchands anglais, a fait la fortune de ceux qui rouissaient le lin dans ses eaux sans calcaire, cette histoire est devenue du folklore depuis une quinzaine d'année grâce à la chimie moderne. Par ailleurs, si l'industrie linière a perdu de son importance, elle a donné naissance à une industrie textile en pleine expansion, spécialisée dans le tissage et la préparation du coton.

Mais de nombreuses autres industries se sont créées dans la région environnante; à 6 km. de là, à Zwevegem, s'étendent les tréfileries Bekaert qui fournissent du fil de fer et des clôtures au monde entier.

Pour tous les travailleurs de ces diverses entreprises c'est Courtrai, ville de 45.000 habitants, qui est le pôle d'attraction ainsi que pour les habitants des nombreuses villas et maisons de campagne qui se sont bâties, précisément, le long des routes parcourues par nos lignes.

\*\*\*

Pour le touriste étranger, un fait saute aux yeux : Courtrai est une ville riche et visiblement ses édiles mettent tout en œuvre pour en faire la capitale commerciale de la Flandre Occidentale; c'est ainsi que non seulement les principales artères de la ville sont macadamisées,



*L'autobus venant de Heule et se dirigeant vers Olmenlaan traverse le joli parc Astrid, à proximité du dépôt vicinal.*

les principales voies d'accès de la ville ont été pourvues d'un revêtement bétonné, avantage apprécié par nos conducteurs d'autobus. En général, nos services sont bien utilisés, malgré l'importance du parc automobile courtrai-sien, témoin de la prospérité de la région.

Les commerces de luxe sont concentrés dans deux rues principales; on y trouve des étalages présentés avec goût, notamment dans une « shopping street » où le trafic automobile est interdit et où se sont ouverts de beaux magasins qui attirent notamment des milliers de touristes français venant en voisins.

En effet, la frontière est à 12 km, soit à 10 minutes de voiture, et Lille n'est qu'à 29 km. aussi les autos immatriculées F-59 ou 62 sont-elles nombreuses à stationner dans les rues. Ici comme ailleurs, le parcage des voitures pose des problèmes et comme nous demandions à un officiel de la ville ce qui allait advenir de cet horrible « no man's land » situé derrière notre gare d'autobus, on nous répondit que des pourparlers étaient engagés avec des sociétés privées pour y ériger des garages à étages à stationnement payant.

Pour être convaincu de la prospérité ancienne de la ville, il suffit de visiter l'intérieur de l'hôtel de ville qui occupe un des angles de la Grand-place; c'est une construction de style gothique flamboyant construit dans le premier tiers du XVI<sup>ème</sup> siècle. On peut toujours y admirer au rez-de-chaussée la cheminée de la salle échevinale datant de 1527 et au premier étage la cheminée de la salle du Conseil construite la même année.

Cependant ce qui frappe le visiteur c'est la réussite de l'adaptation des formes actuelles de décoration intérieure avec ces murs datant de la Renaissance. Le Roi et la



*Un autobus venant de la station et se dirigeant vers Heule, passe devant l'hôtel de ville de style gothique flamboyant (XVI<sup>ème</sup> siècle) qui borde la place du Marché, au milieu de laquelle se dresse, isolé, le beffroi gothique du XIV<sup>ème</sup> siècle.*

Reine ont inauguré, l'année dernière, la nouvelle salle du Conseil, équipée des derniers perfectionnements de la technique et qui est sans aucun doute une des plus belles du pays.

Au cours d'une journée passée sur les lignes de la ville, nous avons pu nous rendre compte que la régularité de nos bus est appréciée aussi bien par la clientèle rurale que par les citadins. Même à deux ou trois kilomètres de la ville, à chaque arrêt, nous avons vu des gens attendant nos petits bus qui, à l'heure prévue, toutes les demi heures, allaient les mener en moins de 10 minutes, au pied du vieux beffroi de la cité des Eperons d'or.

## LE RESEAU DE BRUGES

### *Une projection de 500 diapos-couleur*

A la fin du mois de juillet dernier, deux jeunes étudiants bruxellois, MM. Kersten et Meheus, ont présenté à M. Hoens, Directeur Général, à M. De Clercq, Inspecteur Général, et à M. Storms, directeur du Groupe de la Flandre Occidentale, une étude du réseau d'autobus urbains de Bruges réalisée au moyen de plus de 500 diapositives en couleur, avec commentaire parlé, bruitage et fond sonore musical parfaitement synchronisés.

Le spectacle, car c'en était un, dura plus d'une heure et demie et fut présenté par M. Kersten qui expliqua que leur étude avait été divisée en trois parties. Au cours de la première, une succession rapide et automatique de vues en couleurs, permit de suivre le parcours de chacune des onze lignes, grâce à un commentaire toujours pertinent, jamais abusif. C'est une banalité de dire que le décor de Bruges est pittoresque, mais par la magie de la couleur et par l'agrandissement de l'image, certains coins de Bruges se

sont révélés, sous un aspect nouveau.

Dans la deuxième partie, on entendit une sélection des nombreuses interviews d'usagers prises au magnétophone. Au cours de la troisième séquence, les jeunes cinéastes imaginèrent ce que deviendrait le réseau de Bruges le jour où les autorités communales se décideraient, devant l'accroissement du trafic automobile, à instaurer de nouveaux sens uniques.

Les auteurs du film, futurs ingénieurs techniciens, ont repensé le problème comme des spécialistes chevronnés et ils ont présenté un nouveau plan de lignes dont le grand mérite est précisément de respecter les habitudes des Brugeois en maintenant certains axes devenus traditionnels, mais en proposant quelques innovations basées sur le développement des nouveaux quartiers.

M. Hoens félicita vivement les deux jeunes réalisateurs et leur a suggéré de présenter leur film au personnel de Bruges.

### *Le musée du tram vu par un poète !*

*« Personnellement, j'ai visité avec beaucoup d'intérêt la rétrospective vicinale de Schepdaal. Cette rétrospective a réveillé de très vieux souvenirs endormis tout au fond de ma mémoire. J'ai revu les vicinaux de mon enfance, fumante locomotive à vapeur qui partait de la gare de Jambes, près de Namur, et s'en allait, empruntant l'un des côtés de la route de Liège, parallèle à la Meuse, vers Andenne et Huy. J'ai revu d'autres vicinaux, autorails des beaux jours, petits wagons verts où trônait — en biver — un poète en forme de colonne, baladense ouverte de tous côtés, tram chocolat... Tout cela, c'est le passé. Un passé que le Musée de Schepdaal remet au présent ! »*

*Joseph DELMELLE.*

## Des voyageurs nous écrivent



Malgré le nombre croissant de services spéciaux organisés à la demande des écoles, nos trams et nos autobus réguliers transportent chaque année un plus grand nombre d'enfants de tous âges, souvent non accompagnés. Ceux-ci montent et descendent de nos véhicules en même temps que des adultes, ce qui nous impose indiscutablement des précautions et des responsabilités. C'est pourquoi la lettre qu'un père de deux enfants a adressée à l'Administration Centrale, mérite d'être portée à la connaissance du personnel et commentée.

Vers 16 heures 30, les deux enfants de notre correspondant montèrent comme d'habitude dans une de nos motrices électriques. Ils montèrent par l'arrière comme l'exige le règlement. Beaucoup de monde se pressait sur

la plate-forme tandis que le receveur, assis sur son siège, assurait la perception. Le trajet que ces enfants avaient à faire était assez court. Toujours est-il que pour une raison ou l'autre, les enfants se trouvaient toujours sur la plate-forme arrière, au moment où ils arrivèrent à destination.

Le receveur leur intima l'ordre de descendre par l'avant. Au moment où nos jeunes abonnés accédaient à l'autre plate-forme, le conducteur avait déjà fermé la porte dont il est responsable. Lorsque les enfants demandèrent au conducteur de les laisser descendre, celui-ci REFUSA de rouvrir la porte et mit son véhicule en marche. Malgré leurs protestations, ils ne purent descendre qu'à l'arrêt suivant; l'obscurité commençait à tomber et les enfants dont l'un était fort jeune, furent obligés de faire près d'un km supplémentaire, à pied, le long d'une route à trafic très important et dangereuse.

\* \* \*

Le comportement du conducteur est absolument indéfendable; tous les pères de famille seront de cet avis. Quant au receveur, il aurait pu autoriser les enfants à descendre exceptionnellement par l'arrière, ou il aurait dû s'assurer que ses deux jeunes clients avaient eu le temps de descendre par l'avant.

La S.N.C.V. s'est excusée auprès des parents et les instructions ont été rappelées au personnel en cause.

## La 2<sup>ème</sup> saison d'ouverture du musée du tram

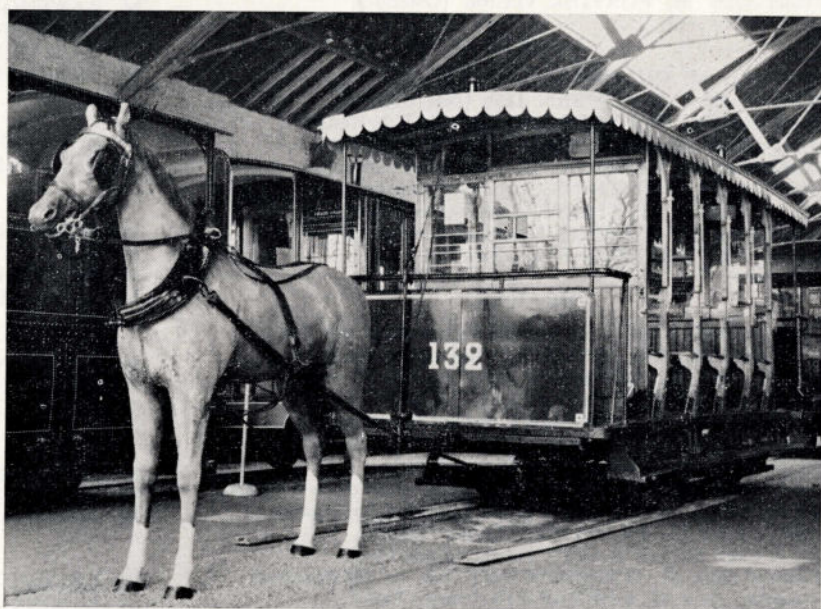
Le Musée du Tram fermera ses portes le 27 octobre, mais d'ores et déjà, les statistiques qui nous ont été communiquées permettent d'affirmer que le public a continué à manifester son intérêt puisque près de 8.000 entrées ont été enregistrées, résultat encourageant pour les gestionnaires du Musée, groupés dans l'a.s.b.l. AMUTRA.

Dès le week-end pascal on totalisa 800 entrées. Malheureusement l'été particulièrement pluvieux n'a guère incité les gens à se déplacer à la campagne pour visiter un musée.

A partir de juin, on a noté l'arrivée de nombreux autocars amenant des sociétés, des groupes de pensionnés et surtout des élèves en voyage scolaire. Des sociétés d'« Amis des chemins de fer » de pays voisins ont organisé des visites; c'est ainsi que le 17 juin un groupe imposant de 317 Hollandais a été reçu et le 29 septembre, la Light Railway Transport League amenait de Bruxelles, par tram spécial, 125 participants.

Signalons encore que le Musée a fait l'objet d'un rallye automobile, d'une émission scolaire à la T.V. flamande et a servi de cadre à une revue de mode hollandaise pour photographier des modèles. En conclusion, la saison 1963 a été très satisfaisante mais un gros effort devra être entrepris, pendant l'hiver, auprès des établissements scolaires.

Cliché ARBAC.



La voiture hippomobile exposée à Schepdaal depuis le début de l'exercice 1963 appartient à la STIAL (nouvelle dénomination de la société qui exploite les tramways urbains de Liège, appelée « T.U.L.E. » jusqu'à fin 1962). Cette voiture a été construite en 1886 par les Atel. Métallurgiques de et à Nivelles, elle est devenue remorque « électrique » à partir de 1896, et ce jusqu'à son déclassement, vers 1920. Pendant toute cette période (1886-1920), elle a appartenu à la société « Les Tramways Liégeois ». A noter que les T.U.L.E. sont nés, dans l'entre-deux guerres, de la fusion de « Les Tramways Liégeois », « Les Tramways Est-Ouest », « Les Tramways Communaux », et « Le Tramway de Coïnte ».

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

## NAISSANCES

*Nous accueillons avec joie les nouveaux bébés S.N.  
C.V. et nous félicitons les heureux parents.*

### ADMINISTRATION CENTRALE

Pascale chez M. BILLEN P. (Bruxelles).  
Marc chez M. BAUTERS (Weerde).

### ANVERS

Frank chez M. DE BUSSEER Gustaaf (Broechem).  
Hilde chez M. LAUWERENS Guido (Brasschaat).  
Hilde chez M. DE CAT Jozef (Betekom).  
Dominique chez M. BLUEKENS Karel (Brasschaat).  
Denise chez M. JANSEN Lodewijk (Oostmalle).  
Marc chez M. NIJS Carolus (Retie).  
Antoine chez M. VAN DEN BROECK Jan (Zoersel).  
Fabienne chez M. SCHUERMANS Kamiel (Oostmalle).  
Linda chez M. VAN DEN BORREN Edgard (Deurne).  
Marleen chez M. BROECKX Jozef (Dessel).  
Rudolf chez M. VOET August (O.-L.-V. Waver).  
Christel chez M. HAESAERTS Constant (Hever).  
Berlinda chez M. DUBREUIL Alfons (Muizen).  
Jozef chez M. BAEYENS Marcel (Vosselaar).

### FLANDRE ORIENTALE

Johan chez M. PIETERS Jérôme (Rupelmonde).  
Franky chez M. DE VEIRMAN Michel (Melle).  
Danny chez M. VAN WAEGEVELDE Roger (Gand).  
Guy chez M. VAN AUDENAERDE Alfons (Herzele).

### FLANDRE OCCIDENTALE

Francis chez M. DE BAL Roger (Bellegem).  
Sabien chez M. DE BRUYNE Andre (Ypres).  
Nathalie chez M. VYNCK Julien (Nieuwpoort).  
Frank chez M. PORTIER Gaston (Ostende).

### LIMBOURG

Marc chez M. NULENS Michel (Koersel).  
Christel chez M. HOUBEN Jean (Neeroeteren).  
Eddy chez M. HOEYBERGHS Marcel (Schaffen).  
Anne-Marie chez M. CRIJNS Henri (Neerharen).  
Linda chez M. VANSPAUWEN Paul (Zonhoven).  
Elsa chez M. CORSTJENS Cornelis (Lanaken).  
Josephine chez M. THONE André (Neerharen).  
Anita chez M. ESTHERS Maurice (Kortessem).  
Jos chez M. DREESEN Frans (Rekem).

### BRABANT

Dirk chez M. VAN AERSCHOT Henri (O.-L.-V. Tielt).  
Ann chez M. PATERNOSTER Jan (Oetingen).  
Carina chez M. DESMEDT Jozef (Beersel).  
Andre chez M. EVRARD Jérôme (Thines).  
Daisy chez M. TERWEDUWE Roger (Aarschot).  
Germain chez M. VAN HERCK E. (St-Stevens Woluwe).  
Rudy chez M. COOL Simon (Anderlecht).  
Jean-Marie chez M. PHILIPPE Freddy (Corroy-le-Chateau).  
Béatrice chez M. COCKX Roger (Meensel-Kiezegegem).  
Ronny chez M. TRESIGNIE André (Kester).  
Katia chez M. DE RAEVE André (Kessel-Lo).  
Francis chez M. D'HANDSCHOTTER G. (Drogenbos).  
Jeannine chez M. COEKAERTS Frans (Tielt).  
Anne chez M. ROSSAERT Théophile (Overijse).  
Johan chez M. DEVITS Jan-Baptist (Kester).  
Françoise chez M. VAN DE WEYER Jozef (Nivelles).  
Patrick chez M. VAN HOEGAERDEN Jan (Gooik).  
Christel chez M. CORNET Gustaaf (Herne).  
Christian chez M. PATTE Elie (Vieux-Genappe).  
Pascale chez M. DECOSSAUX Roger (Cortil-Noirmont).  
Carina chez M. TONDEUR Julien (Anderlecht).

### LIEGE

Jos chez M. BLOCK André (Tongeren).  
Philippe chez M. MOTTARD Guillaume (Vliermaal).

Marleen chez M. OMBELETS Joseph (Bilzen).  
Jean chez M. WINSELS Joseph (Glain).

### HAINAUT

Yveline chez M. MOREAU Edouard (Quaregnon).  
Isabelle chez M. CORNIL Jean (Lobbes).  
Marc chez M. MAUEN Raymond (Mont-Ste-Geneviève).  
Véronique chez M. HEYNINCK Adrien (Gosselies).  
Marc chez M. DELOOR André (Mellet).  
Elisabeth chez M. DEWINDT Auguste (Gosselies).  
Bertrand chez M. SAUDOYEZ Gustave (Tertre).  
Alain chez M. REMY Noël (Frameries).  
Eric chez M. BOSTOEN Noël (Trazegnies).  
Eric chez M. JUVENT Anicet (Wihéries).  
Patrick chez M. ROBERT Marcel (Dampremy).  
Eddy chez M. GERARD Jean (Ath).  
Martine chez M. GOFFIN Joseph (Chatelaineau).  
Bernard chez M. MOREAU Fernand (Bray).  
Carine chez M. TOUSSAINT Gérard (Merbes Ste-Marie).  
Fabienne chez M. RIGOT Alphonse (Trazegnies).  
Cécile chez M. DECAMPS Jacques (La Louvière).  
Jean chez M. MORSAINTE Joseph (Mons).  
Eric chez M. GERMAY Hector (Trazegnies).

### NAMUR - LUXEMBOURG

Jean-Marie chez M. GELAY Jean-Claude (Florennes).  
Joseph chez M. VERLAINE Ernest (Seilles).

## MARIAGES

*Nos plus vives félicitations et nos vœux de bonheur  
aux jeunes mariés.*

### ADMINISTRATION CENTRALE

M. MULS G. a épousé Mlle VAN DE VOORDE Chr

### ANVERS

M. BARTHOLOMEEUSEN a épousé Mlle V. TENDELOO  
M. PIJNENBORG Henri a épousé Mlle LENAERTS Hilda.  
M. VAN DER LINDEN R. a épousé Mlle LAURENS H.  
M. FOCKAERTS Frans a épousé Mlle DIERCKX M.-L.

### FLANDRE ORIENTALE

M. ROECKHOUT Etienne a épousé Mlle JANSSENS J.  
M. CORVELEYN Alfons a épousé Mlle GEERAERT M.-J.

### FLANDRE OCCIDENTALE

M. DEKEYSER Roland a épousé Mlle DE VRIENDT H.  
M. BEKAERT Walter a épousé Mlle DELVOYE Joé.  
M. DEKEYSER Marcel a épousé Mlle DEMEERE Annie.  
M. KNOCKAERT Gilbert a épousé Mlle LEROY Yolande.

### LIMBOURG

M. COOMANS Valère a épousé Mlle VANGELABBEEK J.  
M. LAMMENS Georges a épousé Mlle DEVENYNS M.-L.  
M. VERHEYEN Jaak a épousé Mlle SMEETS Maria.

### BRABANT

M. GIGOT Omer a épousé Mlle MATERNE Micheline.  
M. LENAERTS José a épousé Mlle DENAYER Andrée.  
M. MARTIN Octave a épousé Mlle DUMORTIER Gilberte.

### LIEGE

M. DESERT François a épousé Mlle DUBOIS M.-Th.  
M. DUBOIS Léon a épousé Mlle RINGLET Marthe.

### HAINAUT

M. BOSCH Albert a épousé Mlle JUSZEZAK Martha.  
M. DEVUYST Roger a épousé Mlle SCAUFLAIRE J.  
M. DUPONG Claude a épousé Mlle LECOCQ Jacqueline.  
M. VANDERCLAUDE Lucien a épousé Mlle PETIT D.  
M. LAVEAU Robert a épousé Mlle RUELLE René.  
M. JANSSENS Serge a épousé Mlle MAES Claudine.  
M. DAUSSAINT Robert a épousé Mlle DANDOIS Simone.  
M. HUBERT Noël a épousé Mlle HUBERT M.-Cl.  
M. LECLERE Jean-Claude a épousé Mlle MATHYS M.  
M. DELAUNOY Pierre a épousé Mlle DEWEWEIRE M.

## Administration Centrale

On savait que le Dr Petre, notre médecin principal-chef de service, après avoir subi une intervention chirurgicale, était en congé de convalescence. Nous avons tous été heureux de le voir reprendre ses fonctions à la fin du mois de septembre.

Le 2 septembre dernier, Mlle Maria Van der Elst a débuté au service de la Dactylographie.

Nous avons été avisés du décès de M. Charles Erauw qui, pendant de longues années fut le chef de bureau de la Dactylographie; c'est un collègue bien sympathique qui disparaît à l'âge de 75 ans.

### LE DECES DE MONSIEUR MANIGART

M. Emile Manigart est décédé inopinément le 20 août 1963. Le défunt, âgé de 61 ans, avait été membre du Comité de Surveillance de la SNCV pendant six ans, de 1945 à 1955.

Il fut nommé président de cette commission, le 16 juin 1954, mais ne remplit cette fonction que durant un an. Durant sa présidence, il s'occupait tout spécialement de l'organisation d'un contrôle des magasins qui s'est révélé excellent et est toujours en vigueur.

Devenu commissaire d'arrondissement de Neufchâteau, il continua à s'intéresser activement aux questions de transport en commun dans la province de Luxembourg.

Les pensionnaires du Home de repos des Vicinaux se souviendront que c'est grâce à son action tenace que le Home a réussi après de longues années à toucher des dommages de guerre.

## NECROLOGIE

### Agents

#### BRABANT

PERSOONS P., ouvrier qual., 56 ans.  
DEVILLE M., conducteur él., 61 ans.  
DEBAST J., conducteur él., 57 ans.  
VERBESSELT J., receveur, 62 ans.

#### HAINAUT

CLAUS J., receveur, 48 ans.  
DEBRY L., contremaitre, 55 ans.

#### NAMUR-LUXEMBOURG

ROULMONT R., conduct. A.B., 41 ans.  
SIMON A., chef piocheur, 59 ans.  
LEMAILLEUX L., commis 1<sup>o</sup> cl., 55 ans.

### Pensionnés

#### ANVERS

VAN DEN BLEEKEN J., 75 ans.  
MARIEN P., 90 ans.  
VANDEVEN P., 60 ans.  
DIELS C., 58 ans.  
DIERCKX J., 74 ans.

#### FLANDRE OCCIDENTALE

NOLF A., 76 ans.  
DEDULLE A., 82 ans.  
HANNE V., 83 ans.  
PIETERS K., 85 ans.

#### BRABANT

VERBERGT E., 81 ans.  
MELLEKER J., 59 ans.  
DETERVILLE J., 83 ans.  
PEETERS L., 60 ans.

#### LIEGE

GRANDIN A., 80 ans.

#### NAMUR-LUXEMBOURG

SPRUMONT L., 82 ans.

#### HAINAUT

DELOOSE G., 62 ans.  
SCHEPENS Th., 79 ans.  
LESSIRE C., 80 ans.

## ACTES DE PROBITE

Les agents dont les noms suivent ont rapporté diverses sommes d'argent trouvées pendant leur service.

#### NAMUR - LUXEMBOURG

Gérard R. (Arlon) 7.500 F. - Decamp G. (Forville) 1.157 F. - Van Steckelman R. (Ermeton) 13.000 F. - Dupont J. (Arlon) 20.000 F. - Cremee Omer (Forges) 4.000 F. - Nadin Louis (Houffalize) 1.100 F.

Thys H. (Forville) - Martinet R. (Florennes) - Lignier M. (Namur) - Evrard J. (Amberloup) - Soroge D. (Wellin) - Hesbois L. (Wellin) - Moniotte J. (Forges) - Balzat R. (Namur) - Delforge G. (Namur) - Raty G. (Namur).

#### FLANDRE ORIENTALE

MM. Van Acker (Destelbergen) 4.600 F. - Mumm R. (Destelbergen) 2.540 F. - Bauteurs A. (Destelbergen) 4.500 F. - Baert A. (Herzele) 2.580 F. - De Backer G. (Herzele) 2.701 F. - Coppens (Aalst) 1.830 F. - Symoens R. (Oordegem) 1.120 F. - Heugens C. (Destelbergen) 1.600 F. - Eeckhout R. (Gent Rabot) 1.568 F.

Pieters J. (Hamme) - Van Nevel D. (Destelbergen) - Vandecasteele A. (Herzele) - Willaert A. (Herzele) - Raemdonck L. (Destelbergen) - Lepez A. (Oudenaarde) - Slock M. (Destelbergen) - Desmet M. (Destelbergen) - Gillis J. (Herzele) - De Buck A. (Destelbergen) - De Trazegnies R. (Destelbergen) - Stevens G. (Oordegem) - Spriet V. (Destelbergen) - Vagenhende A. (Oordegem) - Decock R. (Destelbergen) - Van Daele A. (Destelbergen) - De Backer G. (Herzele) - Coppens R. (Aalst) - Stevens G. (Oordegem) - Van Caester H. (Herzele) - Denoyette G. (Destelbergen) - De Veirman M. (Destelbergen) - De Beule W. (St-Niklaas) - Spriet V. (Destelbergen).

#### BRABANT

L'agent MARESCEAU, du dépôt de Diegem, a trouvé dans son autobus deux portefeuilles, contenant respectivement 340 F. et 1.260 F.

Le receveur P. VAN BUGGENHOUT, du dépôt de Wemmel, a remis au bureau un sac à main contenant la somme de 975 F.

L'agent DE BECKER A., du dépôt de Haacht, a trouvé dans l'autobus qu'il desservait un portefeuille contenant e.a. 1.100 F.

Tous les propriétaires ont pu rentrer en possession de leurs biens respectifs.

Nous tenons à souligner ces actes de probité de la part de nos agents.

## Les propos du contrôleur BOUDARD

**BOUDARD :** Alors, comment cela va-t-il sur votre ligne d'autobus? J'ai appris que vous aviez été malade alors je viens voir s'il n'y a pas de difficultés spéciales?

**RECEVEUR :** Je vous remercie. Dans la salle de garde, j'ai lu un ordre de service annonçant que depuis le 9 septembre on appliquait un nouveau tarif sur les lignes électriques, j'en ai un sur moi.

**B. :** C'est exact. Mais alors, vous aurez lu sans doute que ce nouveau tarif I-El est également en vigueur sur certaines lignes d'autobus, en particulier sur celles le long desquelles on exploite, en même temps, une ligne de tramway sur quelques sections ou sur tout le parcours.

**R. :** On a probablement voulu éviter de faire payer des prix différents, pour un même trajet, effectué soit en tram soit en autobus?

**B. :** Oui, c'est aussi le cas pour un voyageur qui va emprunter une deuxième ligne au moyen d'un billet de correspondance. Supposons que la correspondance soit demandée pour un voyage sur deux lignes, sur lesquelles le nouveau tarif I-El et l'ancien tarif I-AB sont SEPARÉMENT d'application. Vous devrez calculer la valeur du billet en FONCTION DU TARIF ELECTRIQUE I-EL. De ce fait, comme vous le voyez, vous pourriez être amené, sur votre autobus, à appliquer le nouveau tarif I-El.

**R. :** Je suppose que cela peut aussi se présenter pour un voyage effectué sur deux lignes d'autobus dont l'une des deux applique le tarif électrique?

**B. :** Oui, on peut dire que le tarif électrique a une sorte de priorité. C'est pourquoi, il est bon que vous connaissiez, dans votre région, quelles sont les lignes d'autobus qui appliquent le NOUVEAU TARIF ELECTRIQUE.

**R. :** Ici, sur nos lignes d'autobus, dans la plupart des cas, on ne délivre que des billets de correspondance valables pour un voyage sur une autre ligne d'autobus, A TARIF I-AB. Je suppose que dans ce cas on n'utilise jamais le tarif I-El?

**B. :** Je constate que vous avez bien compris le contenu de l'ordre de service. Ces nouvelles dispositions sont valables uniquement dans les groupes ou provinces d'Anvers, du Brabant ou du Hainaut où l'on exploite encore des lignes ferrées électriques.

Dans les autres groupes il n'y a rien de changé.

**R. :** Rien de changé! On n'entend plus souvent dire cela.

**B. :** En effet, la technique évolue à une vitesse jamais entrevue, j'ai lu que dans 3 ans, l'avion Caravelle sera démodé et quels seront les véhicules qui, dans 5 ou 10 ans, remplaceront nos motrices standard construites en 1930?

**LE DECES DE M. HENRI THIBAUT**  
brigadier à l'atelier de peinture de Cureghem.

Tous les agents des ateliers de la rue Eloy, à Bruxelles, ont été sincèrement affligés à l'annonce du décès de M. Henri Thibaut, brigadier à l'atelier de peinture, le 27 août dernier, à l'âge de 58 ans.

Entré en service comme aide-peintre en 1935, M. Thibaut fit rapidement preuve de ses aptitudes remarquables et de son amour du métier.

Il fut nommé brigadier en 1960 et il reprit, à ce moment, la difficile succession du brigadier Segers réputé pour ses capacités professionnelles.

Pendant ses loisirs, M. Thibaut peignait des reproductions d'œuvres d'art; la S.N.C.V. fit appel à son talent et c'est ainsi que trois vastes compositions murales ornent le réfectoire des ouvriers à Cureghem, elles représentent du matériel vicinal dans des sites de Belgique et perpétueront son souvenir. Il collabora à la restauration méticuleuse du matériel roulant qui figure au Musée du Tram dont il décora également les locaux. Il nous faut mentionner encore sa collaboration régulière à la réalisation des stands de diverses expositions auxquelles participa la S.N.C.V.

Son amabilité naturelle et sa serviabilité étaient appréciées par tous ses collègues et c'est en grand nombre qu'ils ont assisté à ses funérailles, après avoir témoigné de leur sympathie à sa veuve et à ses proches.

**UN DEPART A LA RUE BARA**

Le 1-8-1963 s'est terminée, pour le contrôleur Sommerijn, une carrière de 38 ans, durant laquelle, pendant trente ans, il exerça les fonctions de contrôleur sur les lignes dépendant du dépôt d'Overijse. En lui remettant le cadeau traditionnel M. Janssens, Inspecteur principal, rendit hommage au dévouement et à la conscience professionnelle de M. Sommerijn et lui souhaila une paisible retraite.

**AGENTS DES GROUPES MIS A LA PENSION**

Mois de juillet-août 1963	Années de service	Groupe
VERHULST L., conducteur él. . . . .	43	Anvers
CLYMANS P., chef receveur . . . . .	42	»
WOUTERS J., receveur . . . . .	39	»
DE WEER M. receveur . . . . .	35	»
JONCKHEERE L., ouvrier qual. 1 <sup>o</sup> cl.	49	Fl. Occ.
TRATSAERT P., conducteur A.B. . . . .	43	»
BORGOO C., contrôleur . . . . .	43	»
VANLEKE E., ouvrier qual. . . . .	40	»
BOLLE K., ouvrier qual. . . . .	37	»
DE HOLLANDER M., chef receveur	34	»
HUBERT O., conducteur él. . . . .	34	»
BUYSE M., piocheur . . . . .	29	»
DECEUNINCK N., conducteur . . . . .	19	»
FINAUT R., chef piocheur . . . . .	17	»
MELCHIOR A., receveur . . . . .	14	»
FREDERIX L., piocheur . . . . .	17	Limbourg
VAN WICHELEN O., ouvr. semi qual.	12	Fl. Or.
VAN DEN HOOFF G., chef serv. 1 <sup>o</sup> cl.	48	Brabant
HERMAND A., ouvrier . . . . .	41	»
SOMMERIJN J.B., contrôleur . . . . .	38	»
PARIJS V., receveur . . . . .	38	»
VAN DEN BERGH V., piocheur . . . . .	34	»
SCHREVEN Ph., ouvrier semi qual.	33	»
PEETERS F., ouvrier qual. . . . .	32	»
DE BRUYN J.B., ouvrier qual. 1 <sup>o</sup> cl.	29	»
MEES K., ouvrier qual. . . . .	22	»
GORLLER J.B., conducteur él. . . . .	20	»
JANDRIN J., mécanicien . . . . .	32	Nam. - Lux.
LORIAUX G., conducteur él. . . . .	35	Hainaut
BARBIEUX J., chef receveur . . . . .	34	»
LACROIX J., receveur . . . . .	33	»
VANHAREN H., chef de service . . . . .	53	Liège
DIGNEFFE A., contrôleur . . . . .	37	»
GUEBENNE E., receveur . . . . .	34	»

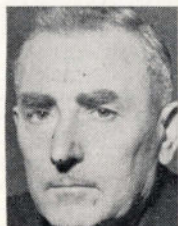
**LES LONGUES CARRIERES**



**A. Hermans**  
A débuté le 22-4-1915, à l'atelier de Kessel-Lo, où il a terminé sa carrière comme aide-fondateur.



**K. Bolle**  
A débuté le 17-6-1922, à l'atelier de Dixmude, où il a terminé sa carrière comme ouvrier qualifié.



**L. Jonckheere**  
A débuté le 4-5-1914, à l'atelier d'Oostende, où il a terminé sa carrière comme ouvrier qualifié de 1<sup>o</sup> cl.



**H. Nys**  
A débuté le 1-11-20 à Dixmude, fut chef de dépôt en 1928, et termina sa carrière comme chef de service.



**V. Parijs**  
A débuté le 29-11-1921 et a passé presque toute sa carrière comme receveur sur Bruxelles - Louvain.



**G. Loriaux**  
A débuté le 18-7-1928 comme conducteur électrique à Charleroi où il a passé toute sa carrière.



**P. Tratsaert**  
Est entré en service le 1-7-20. A terminé sa carrière comme conducteur d'autobus à Ostende.



**J.B. Sommerijn**  
Est entré en service, en 1925, comme receveur à Overijse. Il fut nommé contrôleur le 1-1-1935.



**C. Borgoo**  
Est entré en service le 15-5-20, comme receveur à Merksem, où il a terminé sa carrière.



**J. Leburton**  
Est entré en service le 10-7-22, comme receveur à Liège St-Gilles, où il a terminé sa carrière.



**M. De Weer**  
Est entré en service le 16-12-28, comme receveur à Merksem, où il a terminé sa carrière.



**E. Vanleke**  
Est entré en service le 2-7-1923. Il a été pensionné comme ouvrier qualifié à Ostende.

# Deux fois cinquante ans de service

**PIERRE WALRAVENS**

Chef piocheur.

Lorsque le 8 septembre 1913, Pieter Walravens se présenta, âgé de 12 ans à peine, au chef de la gare vicinale de St-Kwintens-Lennik il fut engagé comme porteur d'avis d'arrivée de marchandises, ce qui lui prenait toute la matinée tandis que l'après-midi il s'occupait du réglage des mèches des lampes à pétrole !



L'année suivante ce fut la guerre de 1914 durant laquelle, par manque de personnel, il devint serrefrein et occasionnellement il assura des services de receveur. Après la guerre, M. Borremans, qui dirigeait l'important dépôt de Lennik (Leerbeek n'était alors qu'une station secondaire) fit de lui son homme de confiance pour la composition des trains.

Vers 1930, Walravens passa au service VT ce qui allait particulièrement lui réus-

sir, il participa aux grands travaux exécutés près du Heisel en vue de l'Exposition de 1935, après laquelle il fut nommé chef-piocheur sous les ordres de M. De Strijcker. Il se souvient d'avoir renouvelé la voie entre Asse et Aalst, mais le travail le plus exceptionnel qui lui fut confié en 1951, fut la pose de près de 900 m. de voies dont les rails reposaient, sans traverses, sur une longrine de béton remplie d'asphalte coulé à chaud, expérience déjà réalisée par les Tramways Communaux d'Amsterdam.

Walravens qui fut nommé chef-piocheur en 1937 a travaillé fréquemment la nuit dans les rues de la capitale; c'était, ce l'est toujours, un travail dur, mais il a toujours bon pied, bon œil. Il a le temps maintenant d'aider son épouse à entretenir leur jolie maison et leur jardin à Leerbeek.

★

**DENIS DUPONT**

Ouvrier qualifié de 1<sup>er</sup> cl.

Lorsqu'à la fin du siècle dernier, les premières lignes de trams à vapeur furent inaugurées dans la région de Heist-op-den-Berg, trois frères qui s'appelaient Dupont, ne tardèrent pas à faire partie du personnel. Ils n'allaient pas s'en tenir là, car peu de temps après il y avait huit Dupont en service aux Vicinaux.

Un de ceux-ci, Denis Dupont, peut nous parler aujourd'hui de ses 50 années de service. A l'âge de douze ans, il devint porteur de télégrammes à Heist-op-den-Berg, mais à la demande de son père, il débuta le 11 août 1913, comme apprenti, aux ateliers de la Kempische Stoomtram Maatschappij, à Heist-op-

den-Berg. Ses deux frères suivirent bientôt son exemple.



C'est avec nostalgie qu'il se souvient de la période de ses débuts; les locomotives lui tenaient à cœur et sa femme lui disait souvent : « Toi, tu travailles comme si c'était à ton compte ! »

Durant la guerre 1914-1918, par suite du manque de personnel, il monta sur les voitures comme receveur, mais il retourna plus tard à l'atelier. En 1932, les services vapeur pour voyageurs furent supprimés sur la ligne Mechelen - Heist-op-den-Berg. Denis Dupont fut transféré à l'atelier de Mechelen où il a passé la fin de sa carrière en s'occupant de la réparation des moteurs électriques.

« Nos Vicinaux » félicite D. Dupont et P. Walravens pour leur jubilé de 50 ans de travail et espère les avoir longtemps comme lecteurs.

## TOUS LES CONDUCTEURS DOIVENT FAIRE PREUVE D'UNE PRUDENCE SPECIALE EN PRESENCE DES ENFANTS

Via Secura attire l'attention de tous les conducteurs de véhicules sur une nouvelle disposition du code de la route qui les oblige à faire preuve d'une prudence spéciale à l'approche des enfants.

Mais qu'entend-on par prudence spéciale ? Un exemple le fera mieux comprendre.

Si un automobiliste aperçoit un piéton adulte marchant sur le trottoir, ceci ne l'oblige pas à ralentir son allure, du moins dans des circonstances normales.

Ce piéton n'a évidemment pas le droit de se précipiter tout à coup sur la chaussée, sans s'inquiéter des véhicules qui y circulent.

Il n'en va pas de même à l'approche des enfants. En l'absence de toutes dispositions particulières du code de la route, de nombreux jugements avaient con-

staté que le conducteur d'un véhicule automobile doit redoubler de vigilance pour éviter de causer un accident à un enfant, et doit donc prendre les précautions voulues pour parer aux imprudences que celui-ci pourrait commettre en raison de son manque de réflexion et de son inconscience du danger.

Le nouvel article 10 bis du code de la route formule maintenant de façon précise l'obligation où se trouvent les conducteurs de faire preuve d'une prudence spéciale à l'approche des enfants.



## LA VIE DU RAIL

vous présente ses éditions de fin d'année

### L'ALMANACH DU RAIL

— des articles ferroviaires instructifs et passionnants  
— des jeux, des dessins humoristiques, des histoires amusantes etc...

et un CADEAU qui comporte en couleur sur papier glacé :

- 6 cartes de vœux
- 12 cartes postales ferroviaires

Franco : 45 F. belges.

LE CALEPIN-SECURITE indispensable à tous

Franco : 30 F. belges.

L'AGENDA FERROVIAIRE DE POCHE

L'agenda se présente sous couverture de cuir façon lézard.

Franco : 55 F. belges.

La Vie du Rail (Editions N.M.) C.C.P. 6093.65 Bruxelles

## Utilisateurs de véhicules à deux roues,



Il est indispensable que celui qui utilise un vélo ou un vélomoteur prenne conscience du risque d'accident grave auquel l'expose une **défaillance du feu rouge arrière**.

L'absence de feu rouge laisse le conducteur de deux roues totalement à la merci des autres usagers. Quelle que soit la prudence dont il fasse preuve par ailleurs, il ne peut absolument rien contre l'automobiliste aveuglé ou inattentif qui vient le percuter par l'arrière.

### *la nuit, « le feu rouge arrière » constitue votre protection la plus importante*

● Si votre feu rouge « grille » trop fréquemment, placez à l'arrière une ampoule de mêmes caractéristiques qu'à l'avant. Votre phare éclairera un peu moins puissamment mais si vous roulez à vitesse modérée et si vous avez une bonne vue, cet inconvénient est mineur et vous risquez beaucoup moins la panne de feu rouge.

● Conservez toujours en bon état de propreté le cataphote (obligatoire), qui renforce votre protection et peut suppléer, dans une certaine mesure, au feu rouge défaillant.

● Ayez toujours dans la trousse à outils une ampoule de rechange soigneusement emballée.

● Si votre ampoule de feu rouge est grillée et que vous n'avez aucun moyen de la remplacer immédiatement, mieux vaut retirer l'ampoule du phare et la placer à l'arrière. Vous ne serez pas davantage en règle avec le code, mais votre sécurité restera assurée, à charge pour vous de rouler plus lentement et d'écarquiller les yeux.

● Veillez à ce que feu rouge et cataphote ne soient pas dissimulés par un imperméable ou un chargement quelconque et évitez les feux rouges fixés sous la selle ou sur les fourches arrière du cadre et qui sont très souvent rendus invisibles de la sorte.

---

## Le dernier voyage du locotracteur diesel de la ligne **GROENENDAAL-OVERIJSE**

Quelques années après la Libération, il fut décidé de moderniser le matériel de traction de la ligne à voie normale Groenendaal - Overijse, ligne industrielle de 7 km. comprenant une section de 920 m. en rampe de 25 %.

Le trafic était composé surtout de wagons de charbons et de fumier destinés aux « serristes » de

Hoeilaart et d'Overijse. Les ateliers de Bruxelles (rue Eloy) construisirent, en 1950, un nouveau locotracteur d'une longueur de 9,58 m., d'une largeur de 2,80 m., comportant deux bogies « Pennsylvania » de 2,15 m. d'empattement et de 5,60 m. d'entre axes; 4 essieux moteurs et un seul poste de conduite. La partie motrice se composait d'un groupe de deux moteurs G.M. de 175 ch., identiques à ceux qui équipaient les tracteurs S.N.C.V. à voie métrique. L'avant du capot était occupé par un radiateur qui assurait le refroidissement. (1)

Dans le courant de l'année 1963, le Conseil d'Administration de la S.N.C.V. décida de supprimer tout trafic marchandises sur cette ligne et fit introduire, auprès du Ministère, une proposition de démontage de la voie.

A l'ultime minute, un client de la ligne lança un S.O.S.; il attendait plusieurs tonnes de gros arbres, chargés sur wagons Etat.

Ce transport a eu lieu, sans encombre, le 9 août 1963, mais il aura été le dernier, sans rémission cette fois.

Rappelons que le trafic « marchandises » sur Groenendaal - Overijse débuta le 15 juillet 1894; il était assuré alors par des locomotives à vapeur de 28,5 tonnes dont deux exemplaires sont conservés au musée de Schepdaal.



(1) Voir description technique dans n° 31 de Nos Vicinaux, mars-avril 1951.

(Photo E. Keutgens)

## Les petites brigades des Voies et Travaux du Brabant ont fêté leurs **MILLE JOURS SANS ACCIDENT CHOMANT**

Pour le concours de Sécurité, les diverses petites équipes d'entretien des voies du Groupe du Brabant, ont été réunies en une seule comportant 41 agents. Ceux-ci ont d'autant plus de mérite à avoir réalisé et dépassé le record de 1.000 jours sans accident chômant que l'on peut difficilement parler chez eux « d'esprit d'équipe » puisqu'ils sont disséminés, chaque jour, sur toutes les routes aux quatre coins de la province

C'est en octobre 1962 déjà, qu'ils avaient réussi à atteindre les 1.000 jours mais divers empêchements retardèrent l'organisation de la fête traditionnelle, notamment le terrible hiver qui exigea précisément de ces hommes un effort et une présence de tous les instants.

Le dimanche 4 août 1963, une centaine de personnes avaient répondu à l'invitation de M. le Directeur Cuvelier et avaient pris place dans le grand réfectoire de la rue Eloy, spécialement décoré.

Le chef de service de Sécurité du Brabant, M. D'Haen, prit le premier la parole pour remercier la Direction et féliciter les hommes de l'équipe 4 qui, ce jour-là, approchaient déjà des 1.300 jours; M. D'Haen pria ensuite M. Follon, délégué du Service Général de Sécurité, de dire quelques mots aux équipiers. En tant que représentant de M. l'Inspecteur Général De Clercq, M. Follon rendit hommage à M. Cuvelier et à M. Hellebuyck pour l'intérêt qu'ils apportent à la promo-

tion de la Sécurité, et félicita M. D'Haen et M. Plas, les deux fidèles délégués, pour leur esprit d'initiative.

Après avoir évoqué la collaboration des travailleurs aux campagnes de prévention, M. Follon remercia les épouses pour leur contribution et se réjouit de pouvoir compter sur elles pour les jours à venir, puis s'adressant aux agents, il leur dit : « Messieurs, demain vous allez reprendre votre tâche quotidienne;

Celui-ci est une joviale « rondeur » ayant l'habitude des spectacles de famille de ce genre; il organisa un concours de dessins et, de son fusain habile, il transforma en animaux de simples lettres de l'alphabet. Au cours de la seconde partie de son numéro, il croqua diverses personnalités politiques internationales en les commentant avec humour; mais Bob Boudart obtint son plus gros succès en dessinant, d'après nature, les profils de quelques messieurs présents.



*A gauche, M. Pauwels et au bout de la table M. Wijverkens. A droite, M. Schoukens et au fond, partiellement caché, M. Demunter.*

faites-le avec le même esprit de sécurité dans votre propre intérêt et celui de votre famille.»

On procéda ensuite à l'occultation rapide du local pour permettre la projection de deux films dont un « Mickey » en couleurs, sur les dangers des appareils électro-ménagers.

Vint alors le caricaturiste Bob Boudart (aucune parenté avec le contrôleur qui tient une chronique, depuis 18 ans, dans Nos Vicinaux).

C'est ainsi que M. Schoukens fut assez surpris de se voir transformé en danseuse par un coup de crayon incisif et le public fit un triomphe à l'artiste, lorsque M. Cuvelier, en personne, vint prendre la pose avec bonne grâce. Le caricaturiste Boudart le fit apparaître en archange, éclairant ses agents sur... la voie de la Sécurité!

Dans cette atmosphère détendue, le moment était propice pour servir un odorant café et des pâtisseries, tandis que l'organisateur, M. D'Haen, s'occupait de l'ambiance musicale.

Après que ce dernier eut procédé à la remise de cadeaux très appréciés, M. Cuvelier, directeur, prit la parole. Il se réjouit des résultats obtenus par les 41 hommes du petit entretien; il félicita tous ceux qui les guidaient et exprima l'espoir que ce record serait un stimulant pour les autres équipes du Brabant.

M. Hellebuyck, ingénieur en chef - chef du service des Voies et Travaux, s'adressant en néerlandais aux personnes présentes, remercia M. Cuvelier pour ses paroles élogieuses et invita tous ses agents à rester vigilants au cours de leur travail.

Quelque temps après, cette fête familiale prit fin et chacun regagna son foyer, heureux d'avoir pu se délasser avec des collègues et convaincu que « Mille jours sans accident » n'était ni un slogan ni une utopie mais une réalité réjouissante!



*A l'extrême gauche M. Vanroy, à l'avant-plan M. Delpiere. A droite, M. Lebrun et son épouse, vers le milieu : M. Delain.*

Gouyasse et son épouse vous présentent

## La ville d'ATH et les transports vicinaux

SI l'on consulte une carte géographique et qu'on y cherche ATH, on constate que cette ville de 11.000 habitants, au confluent des deux Dendres, est admirablement située sur une ligne de chemin de fer importante, qu'une grand-route menant en France la traverse de part en part, ce qui en fait une étape obligée, qu'un canal la relie à Anvers par la voie d'eau, qu'au surplus, elle est desservie par 3 lignes vicinales et que les lignes régionales de grands chemins de fer la mettent en communication avec Lessines et Grammont.

C'est donc là, à première vue, une situation exceptionnelle, du moins pri-

vilégiée. Or, la ville d'ATH, depuis la Libération, si elle reste une cité extrêmement commerçante, est loin d'avoir bénéficié, comme les autres villes belges, de la conjoncture économique favorable et sur le plan industriel, son déclin est manifeste.

Il y avait jadis à ATH deux importantes usines de bois tourné; elles ont cessé leur activité, il y avait une minoterie, aujourd'hui, on se contente d'y conserver du blé; il y a eu à Ath des filatures de soie; c'est déjà devenu de l'histoire ancienne. Ce qui subsiste encore c'est une usine de produits chimiques et quelques autres petites entreprises.

Comme nous l'a dit une personnalité de l'endroit, Ath est devenu une ville-dortoir ce qui explique que, paradoxalement, sa population est en augmentation malgré la réduction des industries locales. Dans cette optique, la « dieselisation » relativement récente de la ligne 94 S.N.C.B., Bruxelles-Tournai, avec arrêt de TOUS les trains à Ath, ne peut que favoriser le séjour de ménages d'ouvriers ou d'employés cherchant à vivre, la journée finie, sur un rythme plus lent, dans le calme d'une ville provinciale; un habitant de la région athoise, travaillant à Bruxelles, peut quitter la gare du Midi à 17 h 24 et se trouver de retour à ATH à 18 h 04.

En ce qui nous concerne, les lignes vicinales sont d'un rendement très faible, car Ath est situé au milieu d'une région essentiellement agricole, comprenant des grandes propriétés subdivisées en moyennes et petites cultures et dont les habitants des villages peu peuplés, situés le long de nos lignes, ne se déplacent guère que le jeudi à l'occasion du marché d'Ath. C'est pourquoi les horaires de la plupart de nos lignes ne comptent qu'un

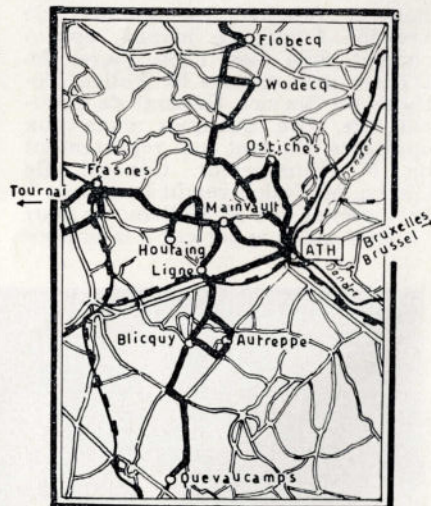


départ le matin, un le midi et un le soir.

Mais la ville d'Ath connaît par contre un réel rayonnement intellectuel par le nombre et la qualité de ses écoles et instituts spécialisés; aussi la population scolaire excède-t-elle très largement le nombre d'enfants de la ville ayant plus de six ans. Pour notre part, nous véhiculons journalièrement, vers Ath, près de 200 élèves sur nos lignes régulières; il faut souligner que, de plus en plus, un certain snobisme aidant, les enfants des campagnes délaissent le maître d'école du village pour aller dans les établissements scolaires de la ville.



*L'autobus s'est engagé sur le viaduc en béton qui enjambe les voies du chemin de fer. Dans le fond, on distingue l'église St-Julien qui a été reconstruite après un incendie en 1817, mais dont la tour imposante date de 1462. Ce véhicule se dirige vers le nouveau garage qui a été aménagé à Ath.*



### UN NOUVEAU DEPOT VICINAL à ATH

Chose curieuse, malgré l'ancienneté des lignes secondaires pénétrant dans Ath, il n'y a jamais eu de dépôt vicinal dans cette ville; celui de Frasnes-lez-Buissenal, situé au milieu de la ligne vicinale Tournai-Ath, a eu son impor-

tance au temps du « vapeur » car les wagons « marchandises » en provenance du bassin calcaire de Tournai et, d'autre part, les trains de charbon venant de Mons par Quevaucamps, constituaient un trafic important. Ces dernières années, toutefois, seuls quelques autobus passaient la nuit à Frasnes.

Depuis le début de cette année, notre exploitation régionale s'est accrue de la ligne de substitution n° 100 de la S.N.C.B., Ath-Hornu-St Ghislain, que nous exploitons comme fermiers de cette société. Les premiers départs ont lieu tôt le matin, car il s'agit, en ordre principal, du transport de mineurs et d'écoliers. Pour les assurer,



*Voilà comment apparaissait, avant 1914 et jusque vers 1930 le terminus des Vicinaux devant la gare et la Poste d'Ath. Ce tram à vapeur remorquait trois voitures et un fourgon; on remarque que de tout temps, nous avons assuré le transport de nombreux écoliers.*



*Aujourd'hui, nos autobus ont leur stationnement devant le même bâtiment de la gare S.N.C.B.*

nous avons dû engager une quinzaine de nouveaux agents et ceux-ci demandèrent assez rapidement la création d'un dépôt-garage à Ath pour ne pas devoir aller prendre leur service à Frasnes.

Une ancienne propriété fut achetée, hors-ville, au lieu-dit sentier Maroquin, près de la grand-route de Bruxelles-Tournai. Durant le printemps pluvieux et froid de 1963, le local vétuste laissa beaucoup à désirer, mais bientôt une dépense de plus de 600.000 F fut consentie pour la transformation et l'aménagement de ce dépôt, travaux qui ont été rapidement menés à bien.

En dehors de la ligne précitée, nous exploitons, par autobus, au départ d'ATH la ligne

- n° 10 Ath-Flobecq,
- n° 9 Ath-Frasnes-lez-Buissenal-Tournai,
- n° 12 Ath-Quevaucamps.

Les services ont été établis avec la plus grande circonspection et, le matin comme l'après-midi, les battements entre services sont très longs, ce qui ne facilite pas la tâche du responsable des roulements de service.

Les environs d'ATH présentent une région pittoresque de vastes espaces vallonnés où alternent les pâturages et les cultures et où subsistent des parties boisées assez étendues.

Nous souhaitons à nos lecteurs qui désireraient aller reconnaître les lieux, d'avoir comme conducteur M. Alfred Haulotte. Cet ancien, bien connu de notre clientèle, n'a pas la réputation d'être un taiseux, et quand il veut faire admirer le paysage du Mont de Mainvault, de Buissenal et de Frasnes, il devient lyrique et, en l'écoutant, nous n'avons jamais mieux compris ce que c'est que l'amour du pays où l'on a vu le jour.

## Nouvelles des Exploitations

### Groupe de Namur - Luxembourg.

Le 24 juillet 1963 a été inaugurée une liaison La Roche - Han-sur-Lesse (avec possibilité de visite des Grottes) via Nassogne (Parc à Gibier) et retour par la vallée de l'Ourthe qui constitue une splendide excursion dans un cadre merveilleux.

Organisation d'une extension entre Paliseul et Carlsbourg, au service public d'autobus Paliseul - Bouillon.

### Groupe d'Anvers.

Exploitation en régie du service public d'autobus Turnhout - Weelde - Baarle-Hertog, repris à la firme K.A.V. de Turnhout, qui l'exploitait précédemment pour notre compte.

Abandon de l'exploitation du service public d'autobus Anvers (Place Roosevelt) - Anvers (Kruisschans). Ce service était exploité, pour notre compte, par la M.I.V.A.

### Groupe Flandre Occidentale.

Le service d'autobus de la S.N.C.B. Oostende - Stene (Conterdam) a été repris et incorporé dans la ligne n° 7 des services urbains d'Oostende.

### Groupe du Hainaut.

Un service public d'autobus Quiévrain - Dour - St-Ghislain - Baudour - Mons - Casteau - Soignies, a été organisé, depuis le 1<sup>er</sup> septembre, en remplacement des services existants :

- Mons - Ghlin - Baudour - St-Ghislain;
- Mons - Casteau - Soignies;
- Quiévrain - Dour - Warquignies.

# CONCOURS DE SECURITÉ - TABLEAU D'HONNEUR

JOURS DE TRAVAIL SANS ACCIDENT

SITUATION AU 31 AOUT 1963

**LIEGE 4**  
3.103 jours

**LIMBOURG 1**  
1.780 jours

**LIMBOURG 4**  
1.678 jours

**LIEGE 1**  
1.671 jours

**BRABANT 4**  
1.325 jours

**LIEGE 2**  
1.083 jours

**LIEGE 6**  
1.040 jours

**HAINAUT 2**  
1.038 jours

**LIEGE 8**  
1.007 jours

