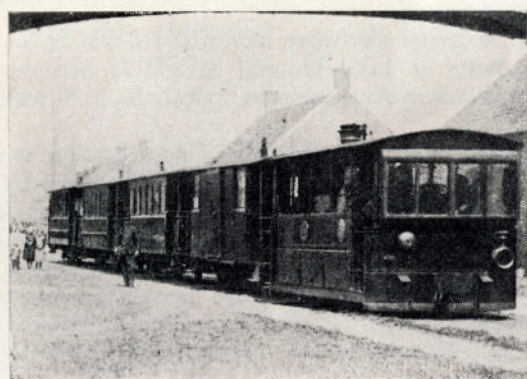


XX<sup>e</sup>  
ANNEE

N° 115

1965



# nos vicinaux

BULLETIN 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

Prix de l'abonnement pour personnes  
ne faisant pas partie de la S.N.C.V. :

Belgique . . . . . 30 F  
Etranger . . . . . 35 F

N° 115

MARS - AVRIL 1965

## SOMMAIRE

Le réseau d'autobus de Louvain . . . . .	3
Remise de décorations au groupe du Brabant . . . . .	7
Remise de décorations au groupe Namur-Luxembourg . . . . .	12
Construction d'un nouveau dépôt- garage, à Hofstade, près d'Alost . . . . .	13
L'assemblée générale de l'AMUTRA . . . . .	15
Création de l'a.s.b.l. « Train Tou- ristique de l'Aisne » (T.T.A.) . . . . .	15
L'assurance Responsabilité civile familiale . . . . .	16

« ... pour déterminer les  
priorités à accorder dans  
nos rues et sur nos routes,  
la règle devrait être de  
tenir compte du nombre de  
gens transportés et non du  
nombre de véhicules qui  
passent ».

M.F.J. LLOYD  
Directeur d'exploitation des  
autobus du centre de Londres.

# Commentaires sur les trois vues d'exploitation de la première page

## 1. Train vapeur dans la Campine anversoise.

La locomotive à vapeur fut le premier engin de traction utilisé à la S.N.C.V. et pour déterminer le type de machine qui serait le plus apte à assurer économiquement la traction des trains, la S.N. organisa, en 1885, un concours entre les différents constructeurs belges. Les conditions imposées impliquaient, entre autres, le passage de la machine dans des courbes de 25 mètres de rayon en voie métrique et la traction de trains de 70 tonnes sur rampes pouvant atteindre 3 %. La locomotive étudiée et construite par la Société « La Métallurgique de Tubize » fut primée.

Les dispositions générales de ce type de machine ont été reproduites dans presque toutes les autres locomotives construites ultérieurement.

Cette « locomotive-tender » à trois essieux couplés avait deux postes de conduite et sa silhouette était caractérisée par les tôles de protection qui cachaient le mécanisme et par la marquise qui couvrait complètement la chaudière.

## 2. Autorail 151 sur la ligne Bastogne - Martelange.

Après la guerre de 1914-1918, les finances publiques connurent de grandes difficultés et la S.N.C.V. se vit empêchée de se moderniser. La Société Nationale avait depuis longtemps préconisé la substitution d'automotrices aux trains vapeur; mais les industriels ne purent se décider à faire les frais des essais; il incombait aux sociétés de transport de résoudre elles-mêmes le problème. Le rapport de 1924 signale que deux voitures à 25 places, dites autorails, fonctionnant au benzol, seront mises en service dans le Luxembourg. Avant la mise au point d'un type définitif, un certain nombre de prototypes furent construits entre les années 1930 et 1933 dans divers ateliers des Vicinaux et il fallut attendre jusqu'en 1936 pour que soit terminée la substitution des automotrices aux trains vapeur.

Un programme portant commande de 300 véhicules fut établi. Jusqu'en 1934, on utilisa le moteur à essence. Au cours de ladite année, des essais de moteur à huile lourde furent entrepris; ils donnèrent satisfaction et les 100 automotrices restant à construire furent équipées de moteurs diesel.

## 3. Motrice type N, de la ligne B (Bruxelles - Zellik) photographiée à Zellik.

La S.N.C.V. entreprit, dès 1894, la construction de lignes électriques et l'électrification de lignes vapeur.

En janvier 1914, le réseau électrique mesurait 410 km et, en 1951, il ne comportait pas moins de 1.661 km soit environ le tiers du réseau ferré total. A ce moment là, le réseau électrique fournissait, à lui seul, 75 % des recettes.

En 1924, en corrélation avec un programme d'électrification, se posa le problème du type de matériel roulant à adopter. Lorsqu'on passa à l'exécution des prototypes, la Société Nationale estima que deux solutions devaient être envisagées: les voitures à deux essieux et les voitures à boggies. On construisit donc des motrices à deux essieux, à caisses en bois, chaque essieu étant entraîné par un moteur MTV 525 d'une puissance unitaire de 82 CV et, en même temps, on sortit des motrices à boggies, également avec caisse bois, pourvues de quatre moteurs de traction MTV 205 d'une puissance unitaire de 62 CV.

Pendant l'entre-deux guerres, la S.N.C.V. s'est constituée un parc de 400 voitures motrices standard à boggies. En 1950, une motrice légère à boggies, à grande capacité, fut mise en service dans la région bruxelloise.

C'était la voiture type « N » qui comportait 110 places (assis et debout) et pouvait remplacer une motrice à deux essieux et une remorque de même genre; elle fut construite en de nombreux exemplaires dans les ateliers S.N.C.V. de Cureghem.

Devant le succès remporté auprès du public, la Société Nationale décida de remplacer progressivement les caisses en bois des motrices à boggies à 4 moteurs par des caisses identiques à celles des voitures « N »: ce furent les motrices « S » (ex-standard).

## Le réseau des autobus urbains de la ville de Louvain

AU premier étage du bâtiment que la S.N.C.V. fit ériger à front de la Diestse steenweg, après la dernière guerre, nous pénétrons dans le bureau du chef de service, M. VERMEIREN, qui dirigea naguère le dépôt d'Uccle-Calevoet, puis celui de Dilbeek.

M. CUVELIER, Directeur du groupe du Brabant a désigné, en mai 1962, M. VERMEIREN pour organiser, sous la surveillance de M. JANSSENS, l'exploitation de la partie du réseau vicinal brabançon qui correspond à ce qu'on appelait autrefois le « Groupe de Louvain ».

M. VERMEIREN nous apprend que le kilométrage mensuel parcouru en ville durant le mois de janvier dernier, par exemple, est de 156.027 km (chiffre normal pendant la période des cours universitaires).

En juillet : 146.348 km.

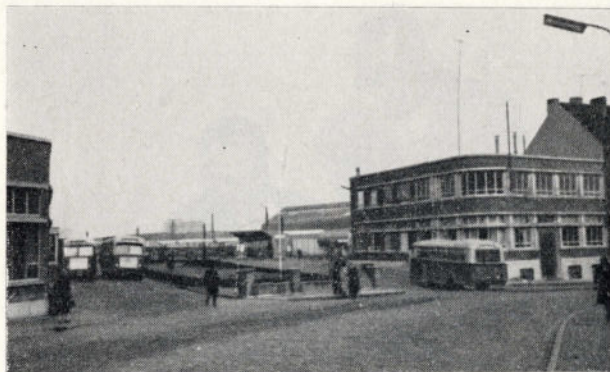
En août : 141.243 km.

Pour une ville qui ne compte que 34.000 habitants, auxquels il faut toutefois ajouter entre 16.000 et 17.000 étudiants des diverses catégories, nous pouvons nous estimer satisfaits du nombre élevé des abonnements. Nous en relevons en effet, plus de trois mille, *uniquement pour la ville*. Ce chiffre s'explique, parce que la S.N.C.V. assure non seulement le transport *quotidien* de la plupart des 500 externes du pensionnat d'Heverlee, mais également le transport des élèves de tous les établissements de l'enseignement primaire et secondaire de la ville et même des communes limitrophes.

M. VERMEIREN nous dit encore sa satisfaction d'avoir réussi à obtenir la collaboration totale du personnel et des cadres, car lorsqu'il est arrivé ici, il était pra-



M. Vermeiren, chef de service.



Vue de l'entrée du dépôt de Louvain, donnant sur la chaussée de Diest.

tiquement un inconnu pour les chefs de stations, les contrôleurs et le personnel roulant.

Il nous invite à continuer notre visite des bureaux.

Au premier étage, nous refaisons connaissance avec MM. NACKAERTS, commis de 2<sup>e</sup> cl. et CASSART, contrôleur, que nous avons rencontré maintes fois en tram vapeur et en tram électrique; aujourd'hui, ils s'occupent de la paie, des horaires de services et de statistiques et M. NACKAERTS suit spécialement le kilométrage effectué par chaque véhicule, ce qui est indispensable pour l'application du programme d'entretien assuré par l'atelier de Kessel-Lo, dirigé depuis 30 ans par M. TIMMERMANS, chef de service de 1<sup>e</sup> cl.

Nous redescendons au rez-de-chaussée et pénétrons dans le bureau accessible au public, où nous rencontrons M. LECEUVRE, commis de 1<sup>e</sup> cl. qui s'occupe de toute la partie des abonnements et recettes; il est aidé dans sa besogne par M. ONS, commis de 2<sup>e</sup> cl.

À côté, dans un vaste bureau donnant sur la chaussée, nous trouvons M. VAN ESPEN, chef de service de 2<sup>e</sup> cl., qui occupe l'habitation attenante.

S'il arrive fréquemment à M. VERMEIREN de se déplacer à Tielt, à Chastre ou à Tirlemont, il sait qu'en ce qui concerne Louvain, il peut faire confiance à M. VAN ESPEN.

Celui-ci, non seulement, est né dans cette ville, mais il y a passé toute sa carrière. Il a ainsi suivi de près toute la conversion du réseau de tramways et, aujourd'hui, il a sous ses ordres 125 agents qui assurent la sortie quotidienne de 53 véhicules dont 36 autobus urbains, alimentés au propane, et 17 AB interurbains.



M. Van Espen, chef de service de 2<sup>e</sup>me cl., à côté de lui, M. Lauwens, qui sous peu, sera mis à la retraite.



Assis M. Leceuvre, commis de 1ère cl., debout M. Ons, commis de 2ème cl.



Assis M. Cassart, contrôleur, debout M. Nackaerts, commis de 2ème cl.

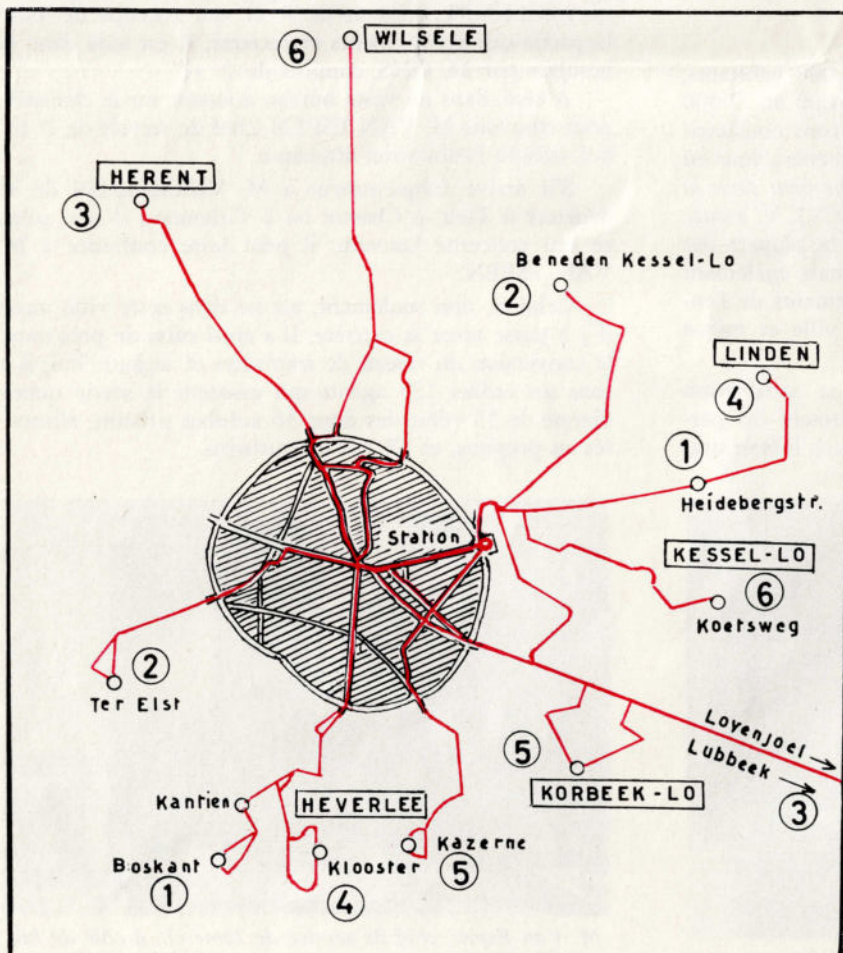
Parmi les nombreux services spéciaux que doit assurer son dépôt, M. VAN ESPEN nous signale notamment les services supplémentaires du mercredi pour écoliers et ceux du samedi pour les militaires casernés à Heverlee : pour ce transport hebdomadaire, il s'agit d'embarquer, en 15 minutes, 850 jeunes miliciens généralement assez... impatientes !

En quittant les bureaux, nous nous trouvons sur la chaussée venant de Diest qui mène à la gare S.N.C.B. toute proche, située à la Martelarenplaats. A notre droite, c'est l'entrée des autobus menant au garage; derrière le bâtiment des bureaux, la S.N. dispose toujours de vastes terrains sur lesquels, pendant 75 ans, ont manœuvré les machines à vapeur puis les autorails et les motrices; on y a installé, ces derniers temps, deux grands réservoirs à propane.

### LE RESEAU ELECTRIQUE (1912-1952)

Le réseau urbain de tramways électriques fut amorcé en 1912; il ne s'étendait à l'époque que sur 11 km. Il fallut attendre les années 1930 pour voir construire quelques extensions destinées à desservir notamment la commune d'Herent, la cité universitaire d'Heverlee et, d'autre part, Linden et Lovenjoel, siège d'un institut universitaire important. Ainsi, le réseau électrique local fut porté de 11 à 23 km.

Rappelons qu'avant la dernière guerre, en 1940, le tram électrique de Bruxelles - Louvain pénétrait dans la ville par la Brusselstraat, s'arrêtait au Grote Markt et suivait la rue principale qui va de la Fochplaats à la gare S.N.C.B. Les Louvanistes appellent toujours cette artère la Statiestraat, bien que depuis 1918, elle s'appelle Bondgenotenlaan.



LIGNE 1  
Kessel-Lo - Grote Markt - Heverlee  
Kantien - Boskant.

LIGNE 2  
Beneden Kessel-Lo - Terbank - Ter Elst.

LIGNE 3  
Lubbeek - Pellenberg - Lovenjoel - Louvain - Herent.

LIGNE 4  
Kessel-Lo (dépôt) - Grote Markt - Heverlee - Klooster.

LIGNE 5  
Korbeek-Loo - Blauwput - Abbaye de Parc - Heverlee.

LIGNE 6  
Wilsele - Louvain - Kessel-Lo

## L'EXPLOITATION PAR AUTOBUS

C'est dans le courant de l'année 1952 que les premiers autobus urbains ont fait leur apparition.

Treize ans plus tard, le réseau d'autobus urbains étend ses ramifications sur plus de 55 km. donc *plus du double* du réseau électrique.

Quelque temps après la mise en service d'autobus Chevrolet, leur moteur à essence fut remplacé par un moteur diesel léger et la plupart de ces véhicules sont restés en service pendant 11 ans ! Il n'était donc pas prématuré de prévoir leur remplacement ! C'est un autobus Brossel, type A 72 GAR, équipé d'un moteur Hercules à 6 cylindres - 110 cv à 3.000 t/m fonctionnant au propane qui a été choisi.

Trente-six véhicules ont été fournis l'année dernière; ils sont équipés d'une boîte de vitesse automatique VOITH DIWABUS. Le chauffage est assuré par pulsion dans la voiture de l'air utilisé pour le refroidissement du moteur; le ventilateur actionné par un moteur électrique est déclenché par un thermostat dès que la température atteint 80°. Le frein de service au pied est à air comprimé.

Le confort des voyageurs a été sensiblement amélioré, car les châssis sont équipés d'une suspension mixte acier-caoutchouc comprenant en plus des ressorts à lames, des blocs spéciaux en caoutchouc prenant une partie de la charge; des amortisseurs sont également placés à l'avant et à l'arrière.

### LES LIGNES D'AUTOBUS URBAINES AU DEPART DE LA GARE S.N.C.B.

Comme le montre la photo ci-contre, les tramways urbains ont toujours fait la boucle devant la gare de Louvain. Les autobus ont suivi l'exemple mais le voyageur étranger à la ville parvenait difficilement à s'y retrouver, car les autobus passaient dans les deux sens.

Depuis l'instauration du sens unique, voici comment se présentent les véhicules au voyageur sortant de la gare.

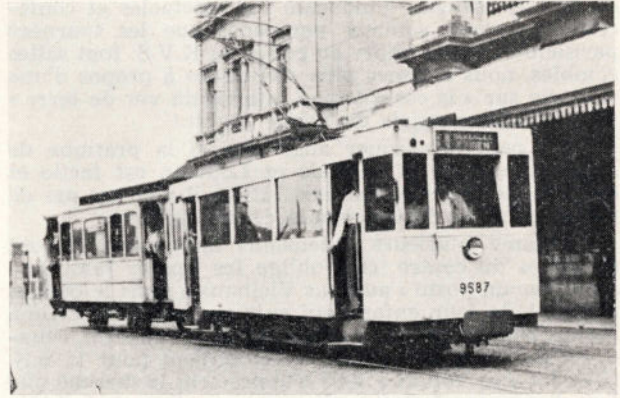
Le long du premier quai viennent s'arrêter les autobus desservant les lignes de Louvain - Bruxelles et Louvain - Diest.

Au deuxième terre-plein (voir photo) s'arrêtent les autobus VENANT DU CENTRE et allant VERS

Kessel-Lo - Linden plein	n° 1
Beneden Kessel	n° 2



*Les trois quais de départ des autobus urbains devant la gare de Louvain.*



*Le tram 1 faisant la boucle devant la gare, en 1947.  
(Photo Bazin)*

Lovenjoel	n° 3
Linden	n° 4
Korbeek-Lo	n° 5
Kessel-Lo (Koetsweg)	n° 6

Du troisième terre-plein, partent les autobus ALLANT VIA LE CENTRE VERS

Heverlee - Boskant	n° 1
Heverlee Ter Elst	n° 2
Herent	n° 3
Heverlee Klooster	n° 4
Heverlee Kazerne	n° 5
Wilsele	n° 6

### LOUVAIN VILLE DES JEUNES

Ce qui frappe particulièrement le touriste qui se promène dans les rues en dehors de la période des vacances, c'est l'impression extraordinaire de vitalité et de dynamisme que donne à la ville cette jeunesse omniprésente, constituée par les quelques 17.000 étudiants de nationalités diverses. Certes, ce n'est pas un fait nouveau, puisque Louvain est ville universitaire depuis 1420; mais comme aujourd'hui les établissements universitaires sont très dispersés, où qu'on aille, on rencontre des groupes de jeunes gens et de jeunes filles serrant sous le bras des syllabus de cours. A midi, ils assurent une partie de la clientèle des restaurants et ils envahissent les cafés où des parties de cartes s'organisent et durent parfois... toute l'après-midi ! En flânant devant les étalages des librairies, on constate qu'elles peuvent satisfaire les désirs d'une clientèle internationale; il est intéressant également



*A la Grand-Place, une très vaste et confortable aubette est adossée à l'église St-Pierre.*

de lire les affiches annonçant les spectacles et conférences; si nous sommes persuadés que les tournées parisiennes de Karsenty ou celles du K.V.S. font salles combles, nous sommes plus sceptiques à propos d'une causerie sur « la constitution interne du ver de terre » (sic) et autres sujets du même acabit !

On peut remarquer aussi que si la pratique de l'auto-stop entre la capitale et Louvain est facile et est presque devenue une institution, il n'en est pas de même pour les déplacements « intra muros ».

Comme plusieurs extensions universitaires sont éloignées du centre, cela oblige les « pater familias » à prévoir un poste « autobus Vicinaux » dans le budget mensuel de leur enfant qui suit les cours de l'Alma Mater. Nous pouvons leur assurer qu'en général, ceux-ci en font bon usage car, heureusement pour la S.N. C.V., les « escholiers » 1965 n'apprécient la marche que lors d'une manifestation de masse ou d'un chahut !



### VILLE D'ART

On pourrait affirmer que pour connaître Louvain, il suffit de comprendre la signification de deux de ses monuments : l'Hôtel de Ville et l'Eglise St-Pierre, qui attestent et racontent la foi communale et la foi religieuse.

Louvain est fière, à juste titre, d'avoir possédé un hôtel de ville un certain temps avant la plupart des communes des Pays-Bas (avant 1163).

Ce bâtiment qui se trouvait au « Oude Markt », fut abandonné en 1379 et le conseil échevinal s'installa dans une demeure patricienne achetée par la ville dès 1345.

Dix ans après la fondation de l'Université, la construction d'un hôtel de ville fut décidée et on appela Mathieu de Laeyens à la direction de l'œuvre. La première pierre fut posée en 1448 et 15 ans plus tard, en 1463, on inaugurait ce qui est aujourd'hui un des plus remarquables palais municipaux de Belgique. Voilà donc plus de 500 ans que se dresse ce vaste quadrilatère, avec ses trois rangées de fenêtres ogivales, hérissé aux extrémités de six flèches pyramidales. Ses salons luxueux sont ornés d'un ameublement d'apparat et rehaussés de peinture de l'époque baroque.

En 1965, nous devons exprimer un regret : c'est que les fumées des autos aient à ce point noirci la pierre. Peut-être pourrait-on envisager d'appliquer à ce monument le système de lavage par l'eau pure qui rendrait à la pièce sa couleur chaude originelle, comme on l'a fait à Paris et à Bruxelles.



La statue du savant Juste-Lipse se dresse au milieu de la Bondgenotenlaan, qui mène de la gare à l'Hôtel de Ville que l'on distingue sur la photo.

En face de l'hôtel de ville, se dresse l'église St-Pierre, perle de l'architecture gothique brabançonne (1425-1430) qui fut malheureusement fort endommagée en 1914 et en 1944 par faits de guerre.

Cet édifice abrite des monuments remarquables tels le Sacramentstoren, le jubé (1448), la splendide chaire de vérité, le tombeau du duc Henri 1er (1235) et les toiles de grands maîtres flamands tels Thierry Bouts et Van der Weyden. Au cours des travaux de restauration entrepris après la dernière guerre, une crypte romane a été dégagée au milieu du chœur.

Il est encore bien d'autres monuments dignes d'intérêt. Cependant, à notre avis, deux églises sont à ne pas manquer; d'abord l'église St-Michel, consacrée en 1671, sa façade de style jésuite, représente un autel et, avec ses rinceaux et ses guirlandes de pierre, c'est un chef-d'œuvre de notre architecture du XVIIème siècle; elle est située Naamse straat.

L'église Ste-Gertrude, avec sa flèche ajourée, est également une des curiosités architecturales de la ville; elle fut construite par Jean Van Ruysbroek, l'architecte de l'hôtel de ville de Bruxelles; vous la trouverez dans la Half-Maartstraat.

Bien des richesses seraient encore à signaler et assurément, pour visiter une ville aussi ancienne rien ne vaut la promenade pédestre ! Mais si vous vous laissez conduire par les autobus 1, 2, 3, 4 et 5, vous serez assurés d'avoir une bonne vue d'ensemble de la ville.

## CONCOURS DE SECURITE INTER-GROUPES

SITUATION AU 28 FEVRIER 1965

<b>LIEGE 4 (personnel Omal-Verlaine)</b>	<b>3.650 jours sans accidents</b>
<b>LIMBOURG 1 (ateliers et entretien Hasselt)</b>	<b>2.327 jours sans accidents</b>
<b>LIEGE 2 (pers. Bassenge-Oreye-Tongerren)</b>	<b>1.630 jours sans accidents</b>
<b>LIEGE 6 (personnel Bressoux-Rocourt)</b>	<b>1.587 jours sans accidents</b>
<b>HAINAUT 2 (V.T. La Louvière + Brig. vol.)</b>	<b>1.584 jours sans accidents</b>
<b>LIEGE 12 (Atelier St-Gilles)</b>	<b>1.431 jours sans accidents</b>
<b>LIEGE 10 (pers. Eupen-Pulseur-Sart-Warzée)</b>	<b>1.125 jours sans accidents</b>

Flandre Orientale	3	913	Liège	1	599
Brabant	21	822	Anvers	13	570
Flandre Occidentale	1	758	Limbourg	4	567
Brabant	15	739	Anvers	6	547
Anvers	1	699	Flandre occidentale	3	492
Anvers	11	697	Hainaut	16	467
Anvers	5	685	Namur - Luxembourg	3	464
Liège	11	675	Anvers	10	464

# Remise de décorations à Cureghem

Le 7 mars dernier, une centaine d'agents avaient pris place dans le réfectoire, lorsque M. Cuvelier, Directeur, suivi de ses ingénieurs et chefs de service, fit son entrée salué par une vibrante Brabançonne exécutée par la fanfare de l'atelier de Kessel-Lo.

Dès que chacun fut installé, M. Cuvelier prit la parole et souligna en quelques phrases le sens de la cérémonie, puis il félicita chaleureusement et remercia les jubilaires au nom de la Société Nationale.

Avant que M. Thomas ne procédât à l'appel des décorés, M. Peerts, ingénieur en chef, s'approcha du micro et annonça aux agents présents qu'il était heureux de leur apprendre que récemment M. Cuvelier avait été nommé Commandeur de l'ordre de Léopold et que M. Hellebuyck avait reçu la Croix civique de 1<sup>re</sup> cl. pour ses 35 années de service. Les assistants manifestèrent leur sympathie par de longs applaudissements.

M. Cuvelier procéda ensuite personnellement à la remise des décorations.

Pendant une pause, que M. le Directeur avait inaugurée en levant son verre aux décorés, on entendit de nouveau l'harmonie de Kessel-Lo dans des pas redoublés et des danses paysannes bien scandées. A une époque où l'on ne parle que de fréquence modulée et d'enregistrement stéréophonique, il est sympathique de voir se maintenir dans nos réunions sociales cet élément populaire.

La cérémonie prit fin aux accents de Vers l'Avenir et nos décorés reprirent, par petits groupes, le chemin de leur dépôt respectif.

## DECORATIONS DANS LES ORDRES NATIONAUX

Mouvement du 8-4-64 et 15-11-64

### ORDRE DE LEOPOLD II

Officier

Hausman R., inspecteur technique.

### ORDRE DE LA COURONNE

#### Palmes d'Or

Doms E., contremaître; Triste P.,

commis 2<sup>e</sup> cl.; Van Hoeck F., contrôleur; Vleugels J., contrôleur.

#### Médaille d'Or

Amelrijkx H., conducteur; De Groef L., receveur; De Guelle J., conducteur AB - receveur; De Mesmaecker J.-B., receveur; Gervis M., conducteur él.; Guldemont H., receveur; Huybrechts K., receveur; Roland R., receveur; Servenay L., receveur; Van der Steen L., receveur; Wesemael A., receveur; Wijns V., manœuvre.

### ORDRE DE LEOPOLD II

#### Médaille d'Or

Machiels J.-B., receveur.

### DECORATIONS CIVIQUES

2<sup>e</sup> semestre 1963 et 1<sup>er</sup> semestre 1964

#### 35 années de service

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

Timmermans R., chef de service 1<sup>er</sup> cl.

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

De Jonghe M., surveillant V.T. de 1<sup>er</sup> cl.; Joly J., contrôleur; Moons J., commis 2<sup>e</sup> cl.; Rummens J., contremaître; Van Campenhout J., contrôleur; Van Cleynenbreugel L., chef de dépôt 1<sup>er</sup> cl.; Vanderhaegen J., commis 2<sup>e</sup> cl.; Van der Stelt C., contrôleur; Van Lier H., contrôleur; Van Praet P., contrôleur.

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

Abraham G., conducteur él.; Buggenhout F., manœuvre; Danau G., conducteur él.; De Baut V., ouvrier qualifié; De Baut Ch., ouvrier qualifié; De Blay J., receveur; De Coen L., ouvrier semi-qualifié; De Couvreur E., brigadier; De Haen J., receveur; Dehouwer J., brigadier; Delmot L., ouvrier qualifié; De Loecker G., conducteur él.; Delvaux A., brigadier; Devits P., ouvrier d'élite; De Weer J., ouvrier qualifié; De Wolf J., conducteur él.; Ermgodts F., ouvrier qualifié; Evenepoel L., conducteur él.; Gettemans H., conducteur él.; Gille P., ouvrier qualifié; Godard O., conducteur

AB - receveur; Haverals C., conducteur él.; Hendrickx E., ouvrier qualifié 1<sup>er</sup> cl.; Heyvaert J., receveur; Huybrechts P., receveur; Jordens G., conducteur él.; Junius A., conducteur él.; Lauwens L., receveur; Leroy E., ouvrier de la voie; Leroy L., ouvrier qualifié; Luyckx J., ouvrier qualifié; Luyten H., receveur; Meert E., receveur; Meert K., receveur; Meskens F., receveur; Michiels F., receveur; Michiels M., ouvrier de la voie; Mommaers T., chef receveur; Nolet F., ouvrier qualifié; Poket N., ouvrier demi qualifié; Rasschaert P., ouvrier d'élite; Sitou P., receveur; Smekens M., receveur; Theunis J., ouvrier qualifié; Thiens C., ouvrier demi qualifié; Thiels V., receveur; Timmermans C., receveur; Van Aerschot J., ouvrier qualifié; Van der Kelen M., receveur; Van Meerbeek V., chef-receveur; Van Opstal F., receveur; Van Sina P., ouvrier d'élite; Verdickt J., conducteur AB - receveur; Verhaert D., ouvrier qualifié 1<sup>er</sup> cl.; Vranckx A., ouvrier qualifié; Vundelinckx J.B., ouvrier d'élite; Wauters F., conducteur él.; Willem J., ouvrier demi qualifié.

#### 25 années de service

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

Leclercq A., Lefevre A.

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

Ballon J., Coeckelberghs C., Cornelis J., De Clerck J., De Jonghe E., De Roock T., Hauwaert A., Machiels J.B., Rooseleir P., Schoukens A., Taymans R., Tierens V., Vandecauter E., Van der Stichelen M., Van den Broeck T.

## ACTES DE PROBITE

### GRUPE DU BRABANT

En parcourant son autobus pour changer les films, l'agent Deroo A. du dépôt de Jodoigne, trouva un porte-monnaie contenant 650 F.

Le chauffeur-receveur De Blay Joseph du dépôt de Grimbergen a remis au bureau un portefeuille qu'il avait trouvé

(Suite page 11)



M. R. Timmermans, chef de service de 1<sup>ère</sup> cl. à l'atelier de Kessel-Lo est remercié et félicité par M. Cuvelier, Directeur.



M. Cuvelier remet la croix civique de 2<sup>ème</sup> cl. à M. J. Van Campenhout, contrôleur.

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



## NAMUR - LUXEMBOURG

Michel chez M. WIAME Jean (Bouge).  
Luigarda chez M. DE MAERTELAERE Aimé (St-Servais).  
Thierry chez M. PIRSON Marcel (Ermeton s/Biert).  
Martine chez M. POUSSEUR André (Mont).  
Carine chez M. ANTOINE André (Ben Ahin).  
Pierre chez M. JERGEAY René (Flawinne).  
Maurice chez M. MONFORT Aimé (Sart Bernard).  
Véronique chez M. VOLVERT Richard (Arlon).  
Philippe chez M. PAQUET Marcel (Florennes).  
Bernard chez M. FREDERICK Emile (Mariembourg).  
Denis chez M. PETIT Vital (Miécret).

## ANVERS

Eric chez M. DE BUSSEER Gustaaf (Brochem).  
Patrick chez M. DE BEUCKELAER Lodewijk (Rijkvorsel).  
Karine chez M. VAN ENGELAND Jozef (Rumst).  
Dirk chez M. BARTHOLOMEUSSEN Gustaaf (Ranst).  
Jozef chez M. HENDRICKX Carolus (Herselt).  
Maria chez M. CLAES Florent (Beerzel).  
Karin chez M. SERNEELS Corneel (Mechelen).  
Willem chez M. JANSSENS Eustachius (Putte).

## FLANDRE OCCIDENTALE

Caroline chez M. VANHANDSAEME Eric (Geluwe).  
Marc chez M. VANHINSBERG Roland (Oostende).

## FLANDRE ORIENTALE

Erwin chez M. DEVELTER Fernand (Hamme).  
Ise chez M. CAMU Jozef (Aalst).  
Nicole chez M. GEVAERT Eric (St-Niklaas).  
Ise chez M. HEYMANS Willy (Gent).  
Marc chez M. VERMEERSCH Jacques (Belsele).  
Patricia chez M. LAMBRECHT Edouard (Tielrode).  
Johan chez M. VANDER JEUGT Marcel (Herzele).  
Philip chez M. BLANCQUAERT Theofiel (Wetteren).

## LIMBOURG

Dirk chez M. RAMAEKERS Henri (Diepenbeek).  
Josephine chez M. SCHURMANS Louis (Bree).  
Connie chez M. BALLET Marcel (St-Lambrechts Herk).  
Theo chez M. AERTS Jozef (Maaseik).  
Marleen chez M. HENDRIKX Victor (Rekem).  
Stephan chez M. VANHAMEL Remi (Beverlo).  
Viviane chez M. JONCKERS Jan (Bree).  
Carine chez M. CRIJNS Jules (Opgrimbie).  
Denise chez M. VANHERLE Martin (Beverst).  
Marc chez M. GOFFINGHS Leon (Diepenbeek).

## BRABANT

Peter chez M. DU FOUR Odilon (Meerbeke).  
Carine chez M. VERBEYST Pierre (Beigem).  
Pascale chez M. BOHYN Willy (Meise).  
Bernadette chez M. LAUVAUX Paul (Saint Géry).  
Rudy chez M. VANDERELST Louis (St-St. Woluwe).  
Vera chez M. RENIERS Jean (Nieuwrode).  
Michel chez M. VERVOORT André (Pont-à-Celles).  
Benny chez M. COEKAERTS Victor (Bekkevoort).

## HAINAUT

Jean-Pierre chez M. GALVAN Roland (Châtelaineau).  
Isabelle chez M. HEYNINCKE Adrien (Gosselies).  
Nathalie chez M. COLARTE Simon (Wasmes).  
Alain chez M. WEBER Jacques (La Bouverie).  
Pascaline chez M. HUIN Roger (Vezon).  
Eric chez M. CHARCHAR Victor (Boussoit).  
Fabrice chez M. STAQUET Gilbert (Houdeng Aimeries).

## LIEGE

Lucien chez M. BREPOELS René (Martenslinde).  
Brigitte chez M. BURNIAUX Jean (Huy).  
Geneviève chez M. FOCAN Charles (Crisnée).  
Jean-Marc chez M. JEROSME Léopold (Glain).  
Pierre chez M. LECLERC Hubert (Dolhain).  
Bianca chez M. PLUMACHER Ewald (Eupen).

## MARIAGES

### FLANDRE OCCIDENTALE

M. VANDAELE Aurel a épousé Mlle COUPEZ Monique.

### BRABANT

M. VANDERELST Louis a épousé Mlle LAVEREN M.-J.

### HAINAUT

M. SURIN Emile a épousé Mlle WANTERECHE Marie.  
M. BEUGNIES Jacques a épousé Mlle LESSAGE Rolande.

### LIEGE

M. BEAUJEAN Serge a épousé Mlle PIRSOUL Claudine.  
M. JADOT Roger a épousé Mlle WALMACK Anny.  
M. SWERTS Gustave a épousé Mlle SCHOOF Paula.

### NAMUR - LUXEMBOURG

M. RATY Gaston a épousé Mlle CARPIAUX Jeanne.

## AGENTS DES GROUPES MIS A LA PENSION

Mois de janvier-février 1965	Années de service	Groupe
VAN GESTEL J., chef de service	48	Anvers
PAUWELS E., ouvrier qual. 1 <sup>e</sup> cl.	47	»
VAN ECHELPOEL H., comm. 2 <sup>e</sup> cl.	46	»
VERHOEVEN J., chef-receveur	38	»
VALGAEREN J., piocheur	36	»
MARIEN L., conducteur él.	35	»
JENNEN F., piocheur	33	»
JANSSENS P., receveur	29	»
GOOSSENS J., chef-piocheur	39	Flandre Or.
BRUGGE L., brigadier	37	»
BIESBROUCK O., conducteur él.	45	Flandre Occ.
LALEMAN G., conducteur él.	45	»
LENAERS K., conducteur A.B.	44	»
HUYGEBART C., chef-piocheur	41	»
DEVRIENDT M., conducteur A.B.	40	»
GAERDELEN O., receveur	37	»
VERMOTE E., receveur	33	»
DEVISSCHER M., conducteur A.R.	31	»
VAN STEENBERGEN P., receveur	35	Limbourg
SMEETS J., machiniste	31	»
VANVINCKENROYE A., cond. AR	21	»
DE SMEDT J., conducteur él.	43	Brabant
DE ROY A., conducteur él.	42	»
DAMEN P., conducteur él.	38	»
JANSSENS R., piocheur	32	»
CHRISTIAENS A., manœuvre	29	»
LIGNOUL J., contrôleur	45	Liège
LACROSSE L., chef de serv. 2 <sup>e</sup> cl.	44	»
DHUYLS L., chef-receveur	42	»
ENGLEBERT J., receveur	40	»
BATAILLE L., contrôleur	35	»
BERTHOLET M., conducteur	45	Hainaut
DELEPINOIS G., conducteur él.	41	»
CATHERINE R., conducteur él.	41	»
AUDIN J., receveur	41	»
CAESTECKER R., piocheur	39	»
PAREE R., receveur	39	»
GILBART A., contremaître	35	»
BOUCHEZ A., ouvrier qual.	26	»
LOUVRIER G., manœuvre	24	»
DUVAL H., conducteur ART	36	Namur-Lux.

## Administration Centrale

### DANS LE CADRE SUPERIEUR

Nous avons appris que M. C. KENNES, directeur du groupe du Hainaut, avait été admis à la retraite prématurée pour raison de santé, à la date du 1er avril 1965.

M. Kennes avait débuté comme ingénieur-stagiaire au groupe Namur - Luxembourg, le 1er novembre 1928. Il fut transféré à Tournai, le 1er novembre 1937. Nommé ingénieur principal en 1943, c'est en 1946 qu'il fut désigné comme chef du groupe Namur - Luxembourg avec le grade d'ingénieur en chef. Le 1-3-1951, il retourna au groupe du Hainaut comme chef de groupe et le 1er janvier 1953, le Conseil d'administration le nomma Directeur du groupe.

Chacun connaissait le tempérament dynamique de M. Kennes, aussi, nous ne pouvons exprimer que des regrets de le voir obligé de cesser toute vie active et nous lui souhaitons une paisible retraite.

### ADMINISTRATION CENTRALE

Nous avons omis, dans le n° précédent de signaler le décès en janvier 1965, de M. Raoul MOREAU qui fut, pendant de longues années, Inspecteur en chef à la Direction des Exploitations et, à ce titre, le collaborateur immédiat de feu M. Edgard Valcke, Directeur général adjoint.

Nous saluerons également la mémoire de M. Emile LECOUTURIER, qui fut chef de bureau à Traction Matériel et ensuite aux Achats. Il avait été pensionné prématurément pour cause de maladie; il est décédé au mois de mars dernier.

## Liège

Au mois de janvier, M. LACROSSE L., chef de service de 2<sup>e</sup> classe au dépôt de Sart-lez-Spa, atteignait l'âge de la retraite après une carrière de 44 années.

Entré en service comme électricien le 19-2-1921, il fut nommé chef de dépôt à Sart-lez-Spa en 1935. Pendant près de 30 années consécutives il a dirigé le dépôt de cette ravissante ligne touristique Spa - Verviers. Nommé chef de mou-



M. L. Lacrosse

vement en 1942, il a terminé sa carrière comme chef de service de 2<sup>e</sup> cl.

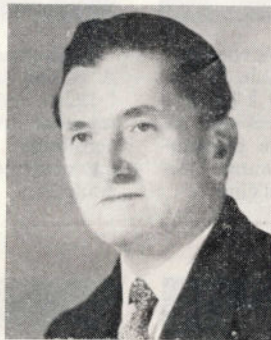
Le 29 janvier, une délégation des appointés du groupe composée de MM. Lebrun, Cornélis et Fagnoule, rendit visite à M. Lacrosse pour lui souhaiter une longue et paisible retraite et lui remettre un cadeau.

La délégation associa Mme Lacrosse aux souhaits exprimés à son mari.

## Anvers

Le vendredi 29 janvier a eu lieu dans les bureaux de la Direction une cérémonie d'adieu en l'honneur de MM. J. Van Gestel, chef de service à Malines, et H. Van Echelpoel, commis de 2<sup>e</sup>me cl. à la Direction.

En présence d'un grand nombre de collègues, M. Vermeire retraça la carrière de ces deux agents; il félicita spécialement M. Van Gestel pour la belle carrière qu'il avait accomplie et mit en valeur sa droiture et sa serviabilité. Au nom de l'Amicale du personnel, M. Keutgens leur remit un cadeau et chacun leva son verre en l'honneur des nouveaux pensionnés.



M. J. Van Gestel.

M. Van Gestel Jozef a débuté le 1 mars 1917 comme receveur à Westerlo. En 1938, il fut nommé contrôleur à Turnhout et, le 1-11-1944, il devint chef de dépôt à Westerlo. Il passa chef de mouvement de 1<sup>e</sup> cl. en 1948 et fut envoyé à Oostmalle puis à Turnhout. Il devint chef de service de 2<sup>e</sup> cl. en 1955 et termina sa carrière à Malines avec le grade de chef de service.

### DECES DE M. E. DOCKX Chef de mouvement de 1<sup>ère</sup> cl.

Le mercredi 14 mars, une stupéfiante nouvelle jetait la consternation dans les bureaux de la direction d'Anvers. M. Dockx, qui était connu de tous, venait de décéder. La veille encore, il était au bureau, mais dans l'après-midi une indisposition l'avait obligé à rentrer chez lui. M. Dockx était entré en service le 1er janvier 1921 et il était devenu chef de mouvement de 1<sup>ère</sup> cl.

Le défunt était un homme aimable et serviable pour tous et toujours prêt à rendre service. Aussi n'est-il pas étonnant que de très nombreux agents aient tenu à assister à ses funérailles, la délégation était conduite par M. Vermeire, Directeur, et par M. Van Habost, ingénieur en chef.

## Les propos du contrôleur BOUDARD

**BOUDARD :** La S.N.C.V. compte obtenir une modification aux Conditions Réglementaires générales que l'on attendait depuis longtemps; il s'agit du transport des chiens sur les lignes vicinales.

**LE RECEVEUR :** En effet, si le fascicule A autorise le transport gratuit des chiens dans les tramways à condition que leurs poids n'excède pas 3 kg, par contre les Conditions générales des services publics d'autobus ne font pas mention de poids limite.

**B. :** Eh bien, l'article 58 du fascicule A sera modifié et les petits chiens seront transportés gratuitement, tant sur les lignes ferrées que sur les lignes d'autobus, pour autant qu'ils ne soient pas dangereux et qu'ils puissent être tenus sur les genoux ou mis sous les banquettes.

**R. :** Voilà qui est clair, mais qu'arrivera-t-il avec les grands chiens ?

**B. :** Ils ne seront admis que sur les lignes ferrées et transportés avec 50 % de réduction. Seuls les membres des ligues d'aveugles seront autorisés à se faire accompagner gratuitement d'un grand chien sur les autobus; d'autre part, en cas de concours ou d'exposition de chiens, le Ministère pourra autoriser leur transport par autobus, qui se fera alors à prix plein.

Mais il est encore une autre modification qui va prendre cours, c'est l'augmentation de la taxe fixe de 20 F.

**R. :** Ah oui, dans les villes, les sociétés de transports en commun urbains ont été autorisées, en cas de fraude constatée, à percevoir immédiatement une surtaxe de 100 F.

**B. :** Jusqu'ici l'article 1 du fascicule A prévoyait l'application d'une taxe fixe de 20 F. si le voyageur était trouvé sans titre de transport valable au cours d'un contrôle; or, l'exploitation par « one man car » et la simplification généralisée du marquage des abonnements à la semaine, nous exposent indubitablement à un accroissement des tentatives de fraude. Le Ministère nous a suggéré d'appliquer la même mesure sur nos lignes.

**R. :** Si le voyageur ne peut pas justifier le trajet accompli, comment se calculera le prix du transport ?

**B. :** Le prix du voyage sera compté du point de départ du véhicule jusqu'à la destination du voyageur et, en plus, viendra la surtaxe, bien entendu.

**R. :** Nous voulons accélérer la perception et l'Administration des routes veut rendre la circulation plus rapide. A ce propos, j'ai entendu un speaker de radio, assez fantaisiste, qui préconisait de suspendre des goussets d'ail aux voitures et autobus, car personne n'ignore, disait-il, que l'ail débouche les artères et facilite la circulation !

# LES LONGUES CARRIERES



**L. Gunst**  
Est entré en service le 9-12-1919 à Ostende où il a été pensionné comme chef de remise.



**M. Devriendt**  
Est entré en service le 1-5-1921 et a terminé sa carrière comme conducteur A.B. à Koekelare.



**G. Heuchamps**  
Est entré en service le 3-5-1919. Il a été pensionné à Charleroi comme brigadier.



**L. Dhuyt**  
Est entré en service le 1-1-1916 comme receveur. Pensionné comme chef receveur à Verlaine.



**O. Gaerdelen**  
Est entré en service le 13-7-1923 comme receveur à Ostende où il a terminé sa carrière.



**J. Lignoul**  
Est entré en service le 1-6-1920 comme receveur à Spa. Fut nommé contrôleur le 1-1-1945 et pensionné dans ce grade.



**L. Gossuin**  
A débuté le 4-12-1917. Il a été pensionné comme receveur à Anderlues.



**Th. Segers**  
A débuté le 1-7-1922 comme conduct. él. au dépôt de La Roue où il a terminé sa carrière.



**H. Verbelen**  
A débuté le 16-4-1923 à l'atelier de Merksem où il a été pensionné comme ouvrier d'élite.



**J. Bertrand**  
A débuté le 25-1-1923 comme receveur. A été pensionné comme contrôleur à Anderlues.



**J. Heyvaert**  
A débuté le 22-7-1923 comme conduct. él. Il a terminé sa carrière à Wemmel.



**G. Declercq**  
A débuté le 10-8-1923 comme receveur à Dilbeek où il a terminé sa carrière comme conducteur receveur.



**G. Delepinos**  
est entré en service en 1919 et a été pensionné comme conducteur él. à Quaregnon.



**J. Delbart**  
Est entré en service le 1-1-1912 et a terminé sa longue carrière comme conducteur à St-Ghislain.



**E. Pauwels**  
Est entré en service le 22-7-17. Il a été pensionné comme ouvrier qual. à Malines.



**V. Steenbergen**  
Est entré en service le 1-9-1921 et a été pensionné comme receveur à Hasselt.



**A. Lebeau**  
Est entré en service le 27-7-22. Il a été pensionné comme receveur à Omal.



**A. Mues**  
Est entré en service le 26-7-20. Il a été pensionné au service V.T. à Malines.

## Limbourg

La remise de décorations à 62 agents du groupe du Limbourg a eu lieu le dimanche 14 mars, en présence de M. Van Autgaerden, Directeur, de M. J. Goovaert, ingénieur principal - chef de service, de MM. Smets, Peeters et Haenen, chefs de service, et de Mlle Spaas, assistante sociale.

Dans son discours, M. Van Autgaerden évoqua la situation économique du

Limbourg, il y a 25 ans. A cette époque, il n'y avait que quelques charbonnages et deux usines de produits chimiques et, de son côté, la S.N.C.V. n'exploitait que 12 lignes, avec une fréquence réduite, un très important service de marchandises qui rapportait toutefois le tiers des recettes. La guerre fit accroître nos activités, mais après les hostilités, le transport privé se développa rapidement et nous dûmes abandonner le rail.

« Nous avons pu assurer les réformes de structures sans trop de difficultés », déclara M. le Directeur, « grâce au sens du devoir du personnel auquel je tiens à rendre hommage. »

Il décrivit encore l'extension du réseau d'autobus limbourgeois et mis en valeur l'augmentation du personnel qui peut se chiffrer à 30 % du total et à 70 % pour le mouvement.

L'expansion démographique, ajouta-t-il, a influencé nos activités puisque maintenant nos autobus parcourent, chaque jour, 40.000 km.

M. Van Autgaerden adressa ses félicitations aux décorés du jour puis procéda à la remise des bijoux et des diplômes. Les invités assistèrent ensuite à une audition musicale, tandis que le vin d'honneur était servi.

(Suite de la page 7)

dans son véhicule et qui contenait la somme de 27.020 F.

Lors du nettoyage d'un autobus, l'agent Van Aarschot R. (dépôt Tielt) trouva un portefeuille qui contenait entre autres une somme de 1.050 F.

Grâce à l'honnêteté de ces agents, les propriétaires ont pu récupérer leur bien. Il nous est agréable de pouvoir souligner ces actes de probité.

#### GROUPE D'ANVERS

L'agent J. Van den Heurck, conducteur sur la ligne Anvers - Broechem, a trouvé un porte-monnaie contenant la somme de 841 F.

#### GROUPE DE NAMUR

M. G. Bouchat, du dépôt de Florennes, a trouvé pendant son service, un portefeuille contenant 20 dollars appartenant à un soldat américain.

#### GROUPE DE LA FLANDRE ORIENTALE

Les agents cités ci-dessous ont remis à leur chef de dépôt d'importantes sommes d'argent trouvées pendant leur service.

Hamme: Verhofstede A., Smet G., Pieters J., Ruys A. et De Muynck Gh.

Nevele: Van Daele A., Spriet V., De Cloet A.

Destelbergen: Bauters A., Vandevoorde C., Jackson O., Clauwaert R., Pelsmacker R., Thienpont R. et Hutsebaut L.

Herzele: Willaert A.  
St-Niklaas: Van der Staelen E. et De Kok J.

**Nous félicitons chaleureusement tous ceux qui contribuent à soutenir la réputation non surfaite de probité du personnel de la S.N.C.V.**

## NECROLOGIE

### AGENTS

#### ANVERS

RUYTS F., brigadier, 48 ans.

#### BRABANT

KLEINERMANN C., receveur, 56 ans.

VANGHEEL F., receveur, 57 ans.

VERHASSELT E., receveur, 46 ans.

FRANKLIN A., commis 2e cl., 51 ans.

#### LIEGE

HENRARD F., conducteur, 52 ans.

#### FLANDRE OCCIDENTALE

COSTERS L., conducteur AB, 62 ans.

TIMMERMAN H., conducteur AB, 65 ans.

#### HAINAUT

GESEL L., contrôleur, 56 ans.

#### NAMUR-LUXEMBOURG

LAMOCK J., ouvrier d'écl., 63 ans.

LOISEAU L., ouvrier d'écl., 50 ans.

## LA LIGNE D'AUTOBUS EUPEN - AIX-LA-CHAPELLE

Dans l'article consacré, dans le dernier numéro, à la relation Eupen - Aix-la-Chapelle, nous avons écrit qu'il y avait 9 voyages par jour. Nous voulions surtout mettre en relief les voyages effectués par notre personnel et avec le matériel vicinal. Il eût été plus exact de dire: « cette relation comporte, chaque jour, 16 voyages dont 9 assurés par les soins de la S.N.C.V. »

### QU'EST-CE QU'UNE SOCIÉTÉ ANONYME ?

Si vous désirez pouvoir répondre en plein connaissance de cause à cette question, nous vous conseillons de consulter le « Traité complet des sociétés anonymes » que viennent de publier les Editions Universitaires, rue du Trône, 161-163, à Ixelles (Bruxelles 5).

Il nous est agréable de signaler que l'auteur de cette étude exhaustive est bien connu des fonctionnaires et agents de la plupart des services de comptabilité de nos groupes d'exploitation. Il s'agit, en effet, de M. Cyrille Collin, moniteur d'organisation à la Direction des Finances de l'Administration centrale, qui est expert-comptable C.N.E. C.B. agréé.

Ce traité comporte 485 pages et nous félicitons notre collègue d'avoir pu mener à bien une étude complète sur un sujet aussi ardu.

## LES AMICALES DU PERSONNEL DE LA FLANDRE OCCIDENTALE

C'est en 1956 que furent fondées des amicales groupant le personnel des dépôts d'Assebroek (Brugge), de Kortrijk, de Diksmuide et d'Oostende. Chacune a son activité propre, mais régulièrement, suivant un programme établi de commun accord, une section locale invite les autres chez elle. Au cours de la réception, un souvenir est offert aux agents récemment pensionnés; ce cadeau consiste en une assiette de porcelaine de

## Flandre Occidentale

Delft dont le fond est décoré d'un blason Vicinal. Deux millésimes y sont peints: celui de l'entrée en service et celui correspondant à l'année du départ en retraite.

En septembre 1964, une fête sportive suivie de bal eut lieu à Bruges et attira plus de 500 personnes (uniquement les agents et leur famille).

Cette année, c'était au tour de la section de Kortrijk, que préside M. Vanoutryve, chef de mouvement de 1<sup>er</sup> cl. ff., de recevoir ses voisines. Le samedi 20 mars, un match amical opposa la police courtraienne à une équipe vicinale formée de 5 joueurs brugeois, de 4 courtraiens et de 2 ostendais. Le temps était glacial et le terrain particulièrement glissant; néanmoins le match fut animé et agréable à suivre. Disons tout de suite qu'il se termina par la victoire des « Tramboys » sur la marque impressionnante de 8 à 2. Après un quart d'heure de jeu, chacun était déjà fixé sur l'issue de la rencontre, car notre « portier » avait toujours un pull impeccable tandis que le maillot du gardien de la police (si l'on peut dire) était couvert de boue!

Le premier but fut marqué par Van Hauwaert, qui en réussit quatre ou cinq dans la suite; les attaques de nos joueurs furent toujours bien combinées et la plupart des goals furent marqués à la suite d'un jeu de passes. Le meilleur homme sur le terrain, à notre avis, fut le n° 8 M. Ackou André qui se joua de ses adversaires et sut servir ses coéquipiers. C'est crotté, mais contents que nos joueurs regagnèrent les vestiaires sous les applaudissements et les battements de pieds d'un public congelé mais enthousiaste! On se retrouva vers 18 h., dans la belle salle du Mistral sur le territoire de Heule, où eut lieu le goûter traditionnel suivi de bal. M. Dumortier, sur qui reposait toute l'organisation, eut fort à faire.

Comme à l'habitude, des cadeaux furent offerts aux récents pensionnés; on dansa beaucoup et, le soir, les hommes de Kortrijk, qui avaient été de service, vinrent relancer l'ambiance.



Debout de gauche à droite: M. A. Laverge, délégué de l'amicale de Courtrai, Balligant R., Deneweth M., Moucquet H., Rosé R., Mesdagh A., Carpels B. et Schoonhoghe H., président de l'amicale d'Assebroek.  
A l'avant-plan: Huyghe Fr., Ackou A., Van Loo M., Van Hauwaert J. et Boydens F.

## REMISE DE DECORATIONS

Le dimanche 14 mars dernier, dans le joli salon de réception de la Direction du groupe de Namur, toutes les places étaient occupées par les nombreux décorés, accompagnés de leur famille.

A la table d'honneur, à côté de M. Dulieu, Directeur, avait pris place pour la première fois, M. Botton, ingénieur, nommé à Andenne depuis 6 mois, ainsi que M. Lefever, Inspecteur technique et divers chefs de service.

M. le Directeur commença d'abord par souhaiter la bienvenue aux décorés et aux épouses qui avaient répondu à son invitation; il mentionna la présence de Mlle Cobraiville, assistante sociale, dont il fit l'éloge et présenta aimablement le rédacteur de Nos Vicinaux. S'adressant ensuite aux décorés, M. Dulieu leur dit: « Vos mérites qui ont motivé l'attribution de ces décorations, sont trop nombreux et trop divers pour qu'ils soient énumérés. Néanmoins, il me plaît de vous dire que vous avez largement mérité ces décorations par votre courage et votre travail; au nom de M. André, président du Conseil d'administration, et de M. Hoens, Directeur général, je vous dis « bravo et merci. »

M. Dulieu fit encore allusion aux difficultés d'adaptation aux réformes de structure qui se sont imposées durant ces 20 dernières années. « Ces décorations, ajouta-t-il, recevez-les et portez-les avec fierté; elles continueront à vous assurer de la sympathie et de l'estime de vos chefs. »

De vifs applaudissements saluèrent ces paroles puis, après la photo traditionnelle, M. Dulieu procéda à la remise des décorations aux agents dont les noms suivent ci-dessous.

M. Dropsy, chef de mouvement à Marloie, demanda alors la parole. Il annonça d'abord que M. Dulieu lui-même venait d'être décoré de la croix civique de 1ère cl. pour 35 années de service et, au nom de ses collègues, il lui adressa ses félicitations.

Il évoqua ensuite les « bons services » dont avait parlé M. le Directeur et affirma qu'un profond sentiment du devoir animait tout le personnel et que les agents des deux provinces mettaient tout leur dévouement à défendre les intérêts de la SNCV malgré les difficultés d'exploitation résultant de la faible densité de la population.

Comme d'habitude un goûter fut servi avec l'aide dévouée de charmantes employées de la Direction et de nombreux souvenirs furent évoqués jusqu'au moment du départ.

### ORDRES NATIONAUX

(Mouvement du 15-11-1964)

#### ORDRE DE LA COURONNE

Chevalier

Collart A., chef de service de 2<sup>e</sup> cl.

Palmes d'Argent

Prignot D., chef receveur.

Médaille d'Or

Preat M., conducteur.



Le groupe des décorés et leur famille.

#### ORDRE DE LEOPOLD II

Chevalier

Frison A., commis de 1ère classe.

#### ORDRES NATIONAUX

(Mouvement du 8-4-1964)

#### ORDRE DE LA COURONNE

Palmes d'Or

Godfroid G., chef de station 1ère cl.

Palmes d'Argent

Charlotiaux L., brigadier; Lamock J., ouvrier qualifié de 1ère classe.



#### 35 ANNEES DE SERVICE

Croix civique de 1<sup>e</sup> cl.

M. Dulieu H., Directeur.

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

Come G., commis de 1<sup>e</sup> cl.; Dropsy

A., chef de mouvement 2<sup>e</sup> cl.; Pilard J., chef de station de 1<sup>e</sup> cl.

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

Janquin A., cond. - receveur; Dombret G., cond. - receveur; Damar G., cond. - receveur; Dubru L., cond. - receveur; Dhondt J.B., ouvrier qualifié; Husson G., ouvrier qualifié; Smal F., brigadier d'atelier; Gillet A., conducteur d'auto-rail; Dachelet J., cond. - receveur; Gillet J., piocheur; Trefois J., ouvrier de 1<sup>e</sup> cl. Guyot R., ouvrier d'élite; Paul J., ouvrier de 1<sup>e</sup> cl.

#### 25 ANNEES DE SERVICE

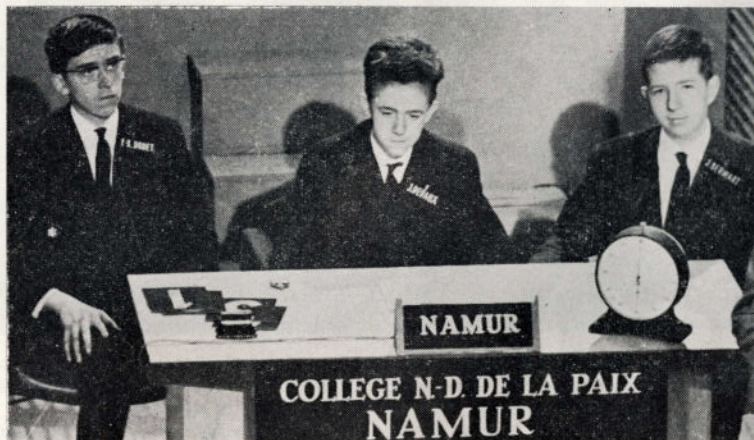
Médaille civique de 2<sup>e</sup> cl.

Fadeur M., Coune J., Limage R., Stevant A., Anciaux A., Mathelot M. Delforge X., Paquet G., Varis J.

## A Namur

Pendant plusieurs semaines, les amateurs de télévision ont pu suivre sur le petit écran un jeu patronné par le Crédit Communal et intitulé: « A vos marques ». La finale eut lieu au mois de mars à la Maison de la Culture, à Na-

mur, et c'est l'équipe du collège Notre-Dame de la Paix de cette ville, qui remporta la victoire. Il nous est agréable de signaler que parmi les trois coéquipiers représentant l'ensemble des élèves du collège se trouvait M. Christian DEVAUX, fils de M. Devaux, chef de service à la comptabilité de la direction de Namur.



# Construction d'un dépôt-garage modèle à Hofstade près d'Alost

La S.N.C.V. a construit, l'an dernier, à Hofstade, un nouveau complexe de bâtiments comprenant une installation souterraine de préchauffage des autobus avec emplacements prévus pour 21 véhicules, un petit atelier avec fosses, un bureau, une habitation, une salle de garde et un tunnel pour lavage automatique des autobus.

Jusqu'ici nos services techniques avaient dû se résoudre à moderniser d'anciennes installations vicinales dont la plupart comptaient 60 à 70 années d'existence. Cette fois, disposant d'un terrain vierge, le service d'architecture de la Direction T a pu innover en s'inspirant de ses expériences antérieures et l'on peut dire qu'Hofstade constitue une station-garage vicinale modèle, aussi bien au point de vue technique qu'au point de vue esthétique. Mais avant de décrire la réalisation architecturale, il convient de rappeler dans quelles circonstances s'est développé le service urbain d'autobus de la ville d'Alost et les services publics annexes.

## 1. Le service urbain.

C'est à la fin de 1953 que l'Administration communale d'Alost demanda à la S.N.C.V. d'apporter une solution au problème des transports locaux.

Aidé par les services techniques de la ville, un premier itinéraire fut mis sur pied et, il arriva ainsi, fait probablement unique dans l'histoire des Vicinaux, que les autobus urbains furent présentés à la population au cours du cortège carnavalesque de 1954.

La mise en exploitation des lignes eut lieu :

- ligne 1 : le 3 mars 1954;
- ligne 2 : le 19 février 1956;
- ligne 3 : le 4 octobre 1959.

A raison de deux véhicules par ligne, ces 6 autobus se donnent mutuellement correspondance à la gare d'Alost et permettent une fréquence de 30 minutes sur chaque ligne.

## 2. Les services de substitution de la S.N.C.B.

C'est en 1957 que la S.N.C.B. a procédé à d'importantes réformes de structures en Flandre Orientale.

La S.N.C.V. fut désignée comme fermier pour les lignes suivantes :

- 55 a : Gand - Zelzate
- 59 a : Gand - St-Niklaas
- 56 : St-Niklaas - Dendermonde
- 57 a : Alost - Dendermonde - Lokeren.

Comme un noyau d'exploitation de la S.N.C.V. existait à Alost, cette ville put être choisie comme point de départ de la ligne 57 a.

Aujourd'hui, 4 autobus verts sont affectés au dépôt d'Alost.

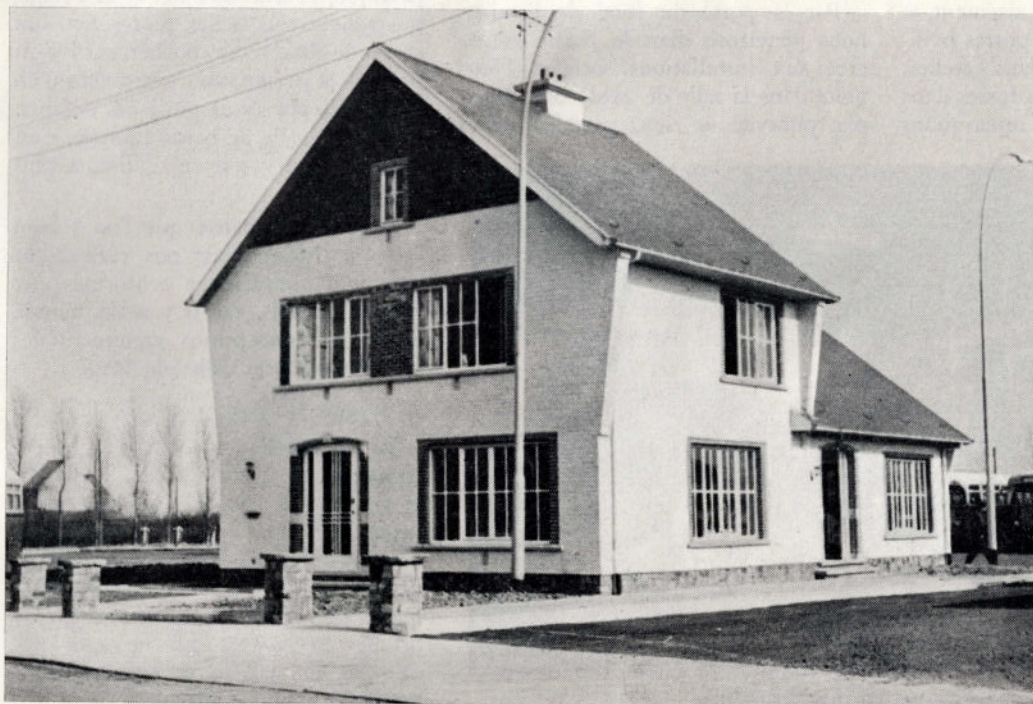
## 3. Les services d'écoliers.

Pendant plusieurs années, la ville a assuré elle-même le transport de ses élèves, mais à la suite de la mise hors service de deux des véhicules, une partie du transport a été confiée aux Vicinaux et actuellement trois autobus y sont affectés.

Comme l'exploitation des bus urbains n'exigeait, au début, que deux véhicules, on décida de louer un garage. Un local fut trouvé au Molendreef, et quelque temps après son propriétaire le fit agrandir.

L'extension croissante de nos activités fut telle que bientôt, en plus de 14 véhicules garés, 6 autobus durent être parqués dans la rue, ce qui n'était guère apprécié par les habitants de ce quartier populaire. D'autre part, l'entretien avait lieu dans des conditions assez primitives et l'emmagasinement des pièces de rechange était mal assuré.

Tous ces facteurs ont contribué à décider la S.N.C.V. à construire un nouveau dépôt-garage à Alost ou aux environs. Pendant près de deux ans, nos services techniques ont cherché un



*L'habitation du chef du dépôt; à l'arrière faisant corps avec la maison, le bureau ouvert au public.*

terrain convenable. On n'a pas trouvé d'emplacement idéal parce que, ou bien les propriétaires refusaient de vendre, ou bien l'Urbanisme refusait l'autorisation de bâtir. Finalement, la S.N.C.V. s'est décidée à acquérir un terrain industriel à Hofstade, à proximité de la Dendre canalisée et reliée à Alost par une route de 2 km.

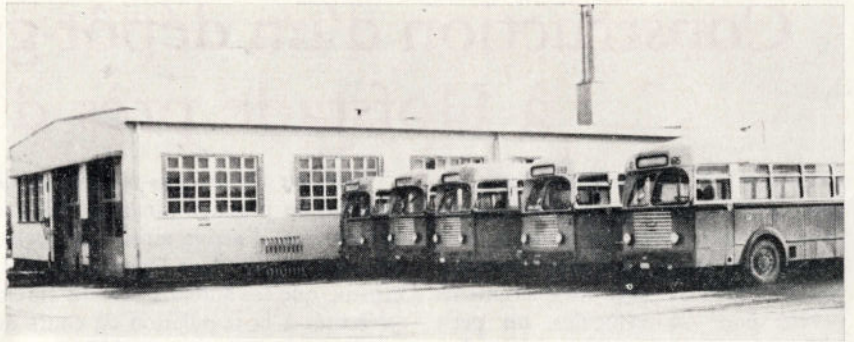
Le fait que la C.B.R. (Compagnie Belge des Bétons) était notre voisine, facilita le déroulement des opérations. En effet, à chaque terrassement, dès qu'on atteignait un sol suffisamment stable, on faisait venir du chantier voisin un camion spécial qui déversait dans les trous, les quantités nécessaires de béton frais. L'emplacement des constructions fut ainsi parsemé de faux-puits de béton; le résultat fut très satisfaisant, puisque l'on put bientôt entamer la construction.

La maison d'habitation n'ayant pas de cave, il n'y eut pas de problème, mais le creusement des deux fosses d'entretien à l'emplacement prévu dans l'atelier a mis nos services techniques dans l'obligation de construire une sorte de carcasse en béton dans le sol instable; aujourd'hui, les fosses sont parfaitement sèches et constituent un modèle du genre.

Les emplacements de parking avec bouches d'air chaud occupent toute la largeur du terrain, exactement sur 100 m; vingt et un véhicules peuvent être chauffés. Le bâtiment, comprenant l'atelier d'entretien et les installations sociales, a été construit au milieu du parking.

#### *L'atelier.*

Nous faisons basculer aisément, à la main, les deux grandes portes peintes en gris et nous voici dans l'atelier. Deux autobus occupent les fosses dans le fond desquelles nous remarquons



*Les autobus sont garés en plein air, de chaque côté de l'atelier.*

deux tubes métalliques flexibles raccordés à un orifice pratiqué dans la paroi, ce qui permet d'évacuer à l'extérieur les gaz d'échappement pendant les essais de moteur. Dans le fond de l'atelier, se trouvent deux générateurs d'air chaud pulsé, dont l'un est visiblement plus petit que l'autre. En effet, pour assurer le préchauffage de quelque 21 véhicules, une grande quantité d'air chaud à vitesse élevée est nécessaire pendant quelques heures seulement; par contre, le chauffage de l'atelier ne nécessite qu'une puissance réduite. Il a donc été jugé plus économique de disposer de deux générateurs.

Revenus dans l'atelier, nous sommes intrigués par les poutres métalliques légères à croisillon qui courent sur toute la largeur du bâtiment; cette charpente a permis la pose d'un plafond abaissé constitué de plaques isolantes calorifugées qui évitent la déperdition de chaleur.

#### *Les installations sociales.*

Par la porte du fond de l'atelier, nous pénétrons dans la partie consacrée aux installations sociales. Nous voici dans la salle de garde bien éclairée, pourvue de deux grandes valves

murales; puis, nous passons dans le grand dortoir contenant douze lits; les armoires individuelles placées au centre sont petites mais suffisantes et nous remarquons le radiateur électrique permettant de chauffer de l'eau ou du café. Nous y trouvons également deux ustensiles indispensables, mais qui n'ont pas encore été modernisés! Voici au mur, le tableau noir indiquant l'heure du lever des occupants des différents lits et où nous lisons 4 h 30, 5 h 15, tandis que sur une armoire, nous voyons un modeste, mais solide réveil-matin qui n'a rien d'électronique, mais dont l'effet doit être garanti!

#### *La maison d'habitation.*

En sortant de l'atelier, nous nous dirigeons vers la maison d'habitation construite en bordure de la nouvelle route et autour de laquelle des espaces de verdure ont été prévus. La disposition intérieure a été très bien conçue: le rez-de-chaussée comporte un living bien orienté, une cuisine agréable et pratique, et une buanderie. A l'étage, on trouve trois belles pièces pouvant servir de chambre à coucher, car il faut prévoir la désignation éventuelle d'un chef de dépôt ayant plusieurs enfants; quant à la salle de bains équipée, c'est une commodité qui ne se discute plus aujourd'hui.

Il faut reconnaître que l'on a bien fait les choses, mais nos réalisations sont tout simplement conformes aux besoins actuels, car il y a un monde entre les conceptions architecturales de 1890-1900 et celles de 1965.

#### *Le tunnel de lavage.*

A proximité de la maison, a été construit un tunnel destiné à abriter la machine de lavage automatique des véhicules. La paroi du tunnel est réalisée au moyen de briques émaillées de couleur jaune, ce revêtement coûte moins cher qu'il paraît, car il s'agit de briques déclassées, qui ne sont pas utilisées en façade et partant, sont beaucoup moins coûteuses.



*Vue intérieure de l'atelier d'entretien.*

### L'alimentation.

Nous remarquons deux guérites abritant les pompes de gasoil, l'une à la sortie du tunnel, l'autre devant le bureau chef par où passent les autobus qui ne vont pas au lavage.

On nous signale également que nous marchons sur une surface de béton qui recouvre une excavation dans laquelle a été placée l'installation de comptage des eaux de ville; cette eau est amenée sous terre par une conduite en polyester (plastique) impu-trescible et indestructible, d'une seule pièce.

### Aspect général.

Toutes les constructions ont été peintes d'une couleur gris clair qui a été adoptée désormais pour toutes nos gares et stations. Ce choix nous semble très heureux et si l'on évoque les briques noircies et encrassées par près d'un demi-siècle de machines à va-

peur, de nos anciennes gares vicinales, le contraste est frappant!

Ajoutons qu'un rideau de verdure avec plantations de jeunes arbres, est prévu tout autour du terrain de parking.

Disons, pour résumer, que cette nouvelle station-garage est une réussite sur tous les plans et laisse bien augurer des réalisations prévues dans le plan des futures modifications d'exploitation.

Le dépôt d'Hofstade qui compte 35 conducteurs d'autobus est dirigé par M. Henri Van Laere, tandis qu'à l'atelier MM. Fr. Baetens et R. Fosselle s'occupent journalièrement du petit entretien.

Les trois lignes urbaines d'Alost portent les n<sup>os</sup> 1, 2 et 3.

La ligne 2 prend son départ au dépôt d'Hofstade.

Ajoutons, pour finir, que le 30-5-65, une nouvelle ligne Gand - Alost sera

mise en service, pour la desserte de laquelle 3 véhicules seront affectés au dépôt d'Hofstade.

Quoiqu'il n'y ait, à l'heure actuelle, aucune perspective concrète et immédiate d'extension du réseau alostois, on peut cependant tabler sur le développement continu de la ville d'Alost pour dire qu'une quatrième ligne urbaine devra bientôt être mise en exploitation. En ce qui concerne la S.N.C.B., on ne doit pas s'attendre à de nouvelles réformes de structure dans un proche avenir. Cependant, on peut dire que l'emplacement du dépôt d'Hofstade le long de la ligne 57 A Alost - Dendermonde - Lokeren, est excellent et que si une augmentation des autobus sur cette ligne se révélait nécessaire, il serait sans doute indiqué de les affecter à Hofstade plutôt qu'à Hamme (où ont lieu les départs) car toutes les places disponibles y sont déjà occupées.

## L'assemblée générale de l'Amutra

L'A.S.B.L. AMUTRA qui groupe des amis du Musée du Tram de Schepdaal, a tenu son assemblée générale annuelle, le 24 avril, à Bruxelles.

Après avoir entendu un exposé sur les diverses activités des sections et sur l'état de la trésorerie, les membres procédèrent à l'élection de trois membres sortants du Conseil d'Administration.

Le point le plus important à l'ordre du jour était l'annonce aux membres d'une convention entre la S.N.C.V. et les représentants de l'Amutra concernant une authentique « concession temporaire » d'exploitation de ligne vicinale, qui donne ainsi naissance à la société

### Le Tramway Touristique de l'Aisne (en abrégé T.T.A.).

M. Dehon exposa d'abord la genèse de l'idée et énuméra les divers réseaux attractifs et touristiques, en voie étroite, existant dans les pays voisins, puis il expliqua comment, grâce aux accords conclus avec la S.N.C.V. notre pays pourra ajouter une importante ligne à la liste des réseaux attractifs.

Le président rappela encore les premiers projets de l'AMUTRA pour exploiter une ligne touristique à Schepdaal même, à Groenendaal, à Overijse, à Rixensart, etc... puis il raconta comment les efforts d'un bourgmestre de village ardennais pour conserver la voie vicinale située sur son territoire, furent portés à la connaissance de l'AMUTRA. Son comité se mit aussitôt en rapport avec le maire de Dochamps. Les voies vicinale étant intactes sur les sections Erezée - Amonines - Dochamps, on suggéra au mayor de connecter sa commune avec un important carrefour, en l'occurrence celui du pont d'Erezée.

La suggestion fut adoptée et sa réalisation confiée à l'AMUTRA, mais ses statuts ne lui permettait pas d'exploiter une ligne de tramway. Le caractère particulier de cette nouvelle activité exigeait d'ailleurs la création d'une association qui se spécialiserait dans une telle entreprise. D'autre part, la S.N.C.V. demandait un « interlocuteur valable » à statut juridique bien établi, aux fins d'élaboration d'une convention réciproque.

Aussi, le 18 septembre 1964 fut fondée une A.S.B.L. dénommée « Tramway Touristique de l'Aisne » (1) avec siège

social à Erezée dont les statuts paraissaient au Moniteur Belge le 19 novembre 1964.

M. Dehon fit encore connaître l'état de la ligne, la composition du matériel roulant et donna des précisions sur les périodes d'exploitation.

A ce propos, nous devons attirer l'attention de nos lecteurs sur le fait que, de toute façon, la ligne ne pourra être exploitée qu'à partir de JUIN 1966, c'est-à-dire dans un an.

Cet été-ci il n'y aura à Dochamps que des équipes bénévoles composées de membres de la section de Liège et de scouts qui élagueront les branches et couperont les buissons le long de cette ligne de 12 km., serpentant à travers bois, et ainsi miraculeusement sauvegardée.

(1) La rivière l'Aisne est un affluent de l'Ourthe. La section de voie qui sera conservée longe la rivière l'Aisne, entre Erezée et Dochamps, section de l'ancienne ligne autorail : Melreux - Dochamps - Manhay - Werbomont - Comblain-la-Tour.

## LE PLACEMENT DES ABRIS PREFABRIQUES LE LONG DES LIGNES D'AUTOBUS

Dans le n° 109 de mars-avril 1964, de Nos Vicinaux, il y a donc un an, nous avons annoncé que la S.N.C.V. avait été chargée de l'organisation administrative d'un programme de construction d'abris.

Nous avons demandé au service compétent de nous faire connaître la situation à la fin mars 1965.

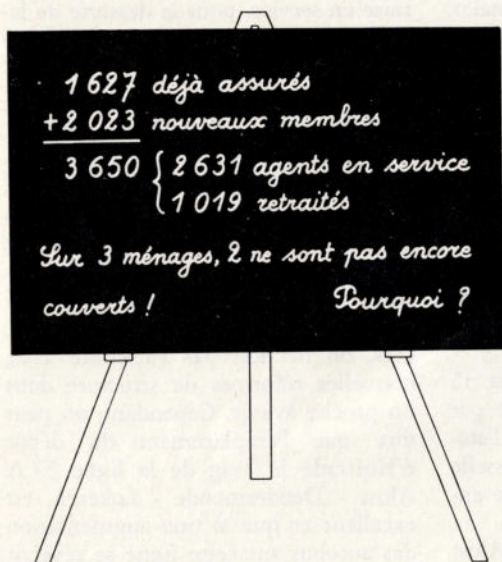
Demandes d'abris, agréées par le Ministère des

Communications	1487
Abris payés par les communes	1273
Abris autorisés par le service de l'Urbanisme	1232
Abris érigés	1085

La première commande de 1500 abris est donc sur le point d'être dépassée. D'autre part, le budget du Ministère des Communications prévoit que les subsides sont accordés également pour les abris à ériger le long de VOIES FERREES. Une nouvelle commande portera vraisemblablement sur un nombre de 1.000 à 1.500 abris supplémentaires.

# LE COIN DU G. A. P.

Groupement d'Assurance du Personnel  
Responsabilité Civile Familiale



## 2023 NOUVEAUX MEMBRES

se sont affiliés au contrat couvrant  
la responsabilité civile familiale, entre  
le 1 février et le 1 avril 1965

Notre récente campagne d'information a donné lieu à cette souscription massive qui était indispensable pour la consolidation des conditions spéciales dont nous bénéficions.

Le contrat G.A.P./R.C. compte actuellement 3.650 adhérents dont 2.631 membres en activité de service et 1.019 retraités. Et la liste n'est pas encore clôturée, car nous recevons encore journellement des inscriptions.

Si nous nous réjouissons à l'idée que des milliers de membres du personnel ont actuellement compris la nécessité de l'œuvre entreprise, nous nous interrogeons toutefois avec une certaine inquiétude au sujet du sort des nombreux autres ménages qui ne bénéficient pas encore de cette mesure sociale dont la nécessité ne doit plus être démontrée.

Quels en sont les motifs ? Insouciance, sous-estimation du risque ou simple négligence passagère ?

Il est un fait indéniable que beaucoup de personnes bien intentionnées, qui ont lu attentivement l'avis et en ont apprécié la portée, ne se sont pas décidé immédiatement, préférant réfléchir à la question à tête reposée. Malheureusement partie remise est souvent partie oubliée.

## Et vous, Madame, et vous, Monsieur, n'êtes-vous pas parmi ceux-là ?

Attention, cet oubli pourrait coûter cher si vous-mêmes ou un des vôtres deviez causer entre-temps un accident grave ?

Un conseil ! Reprenez sans retard l'avis du 25 janvier 1965 et l'article du dernier numéro de « Nos Vicinaux », relisez-les attentivement, car il y s'agit réellement de votre intérêt personnel, même si vous n'avez pas d'enfants ou si vous êtes célibataire. Envoyez aujourd'hui encore votre adhésion pour que vous puissiez bénéficier du contrat à partir du 1er du mois prochain.

Ne remettez pas à demain si vous avez avantage à agir aujourd'hui.