

Nos Vicinaux



N° 147

JUILLET-AOÛT 1970

25^e ANNEE

Le transport du sable blanc à Mol

Ce transport exceptionnel que notre Société assurait depuis près de 75 ans, a été repris par une entreprise privée, la S.A. « S.B.R.-Sibelco » qui exploite les carrières de sable et qui a fait l'acquisition d'une locomotive diesel de 34 tonnes.

L'article ci-dessous donne un aperçu des divers modes de traction utilisés et peut être considéré comme un complément à l'article sur « le sable blanc campinois » paru dans le n° 63 de juillet-août 1956 de « Nos Vicinaux ».

*
**

La couche appelée « le sable blanc de Mol » s'étend sur une superficie d'environ 20 km².

Les entreprises qui enlèvent le sable et qui le préparent, sont situées principalement sur le territoire de Mol - Donk, le long de l'ancienne ligne ferrée vicinale de Turnhout - Mol - Westerlo - Zichem et à proximité des canaux Bocholt - Herentals et Dessel - Kwaadmechelen.

Autrefois, le sable qui devait être transporté par chemin de fer, était d'abord chargé sur des chalands pour être ensuite transbordé sur des wagons de chemin de fer, à Herentals, à 20 km du lieu d'extraction des sables.

La section Turnhout - Meerhout de la ligne précitée passant par Mol, fut ouverte au trafic le 4 mai 1895.

La construction de cette ligne vicinale allait apporter un grand changement dans le transport du sable blanc.

Au cours de l'année 1897, un raccordement fut installé entre la station des grands chemins de fer à Mol et les carrières de sable à Mol - Donk, permettant ainsi un transport direct par rail.

Comme le transport des wagons de chemin de fer allait être assuré par notre Société, une voie ferrée de ± 4 km à 4 rails fut posée. (la voie du chemin de fer à l'écartement 1 m 435 et, au milieu, la voie vicinale : à l'époque, 1,067 m dans la province d'Anvers).

DIVERS MOYENS DE TRACTION UTILISES SUR CETTE SECTION

1. La locomotive à vapeur du type 4 (16,5 T) (photo 1)

Ce type de locomotive nous est bien connu, parce qu'on l'a vu en service sur presque toutes les lignes de Belgique. Comme locomotive vicinale, elle avait deux buttoirs à l'avant et deux buttoirs à l'arrière.

Pour pouvoir tirer les wagons à grand écartement, on construisit des wagonnets dits « intercalaires » qui étaient pourvus d'un buttoir vicinal et de deux buttoirs de chemin de fer. Ces intercalaires et ces locomotives avaient, avant 1920, un écartement de 1,067 m.

2. La locomotive des Chemins de fer de l'Etat (photo 2)

Peu de temps après la première guerre mondiale (28 avril 1920) on commença, dans la province d'Anvers, à généraliser l'écartement métrique pour les voies vicinales (de 1,067 m à 1 m). Ces travaux de normalisation d'écartement ont duré environ 3 ans. Ceci avait

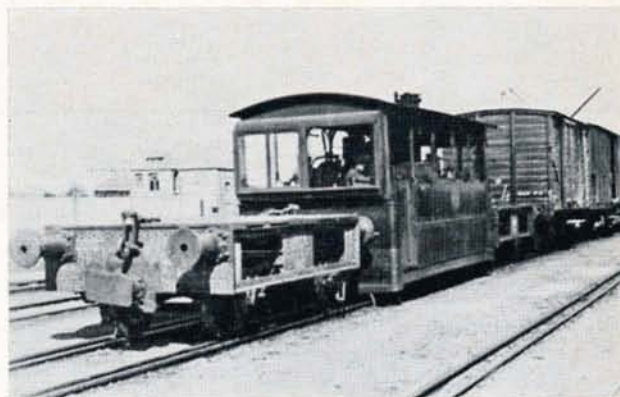


Photo 1

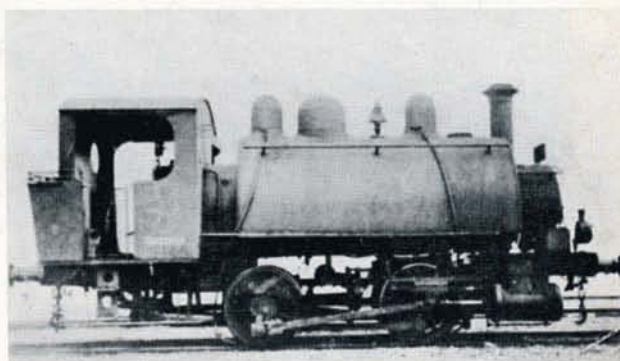


Photo 2



Photo 3

NOS VICINAUX

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

Rédaction : rue de la Science 14, 1040 Bruxelles

Editeur responsable : M. A. Valcke
Rue de la Science 14 1040 Bruxelles

comme conséquence que l'écartement des roues de tout le matériel roulant de la région devait être modifié.

Comme ces travaux de modification d'essieux n'avaient lieu qu'à l'atelier de Turnhout, il s'ensuivit une pénurie de machines à vapeur. C'est la raison pour laquelle il fallut faire appel aux chemins de fer de l'Etat afin d'obtenir une de leurs locomotives en location pour pouvoir continuer à assurer, à Mol, le transport des sables.

Cette locomotive à deux essieux avec tender à eau posé comme une selle sur la chaudière, était de construction américaine, avait appartenu durant la guerre 1914-1918 à la Railway Operating Division (R.O.D.) de l'armée américaine et avait été mise en service derrière le front.

3. La locomotive à vapeur de 23 T (photo 3)

Tout comme la machine précédente, cette locomotive a appartenu à la « Railway Operating Division » de l'armée américaine. Elles furent également mises en service à l'arrière du front, mais elles avaient un écartement métrique.

Elles furent construites, en 1915, par la American Locomotive Company (ALCO) et après la guerre, ces locomotives furent achetées par la Société Nationale.

Elles furent destinées au début, au transport « voyageurs » sur la ligne Turnhout - Anvers, mais ce projet dut être abandonné du fait que ces machines ne pouvaient atteindre une vitesse suffisante. Avec leur grande cylindrée et leurs petites roues, elles étaient conçues pour tractionner de lourdes charges; aussi reçurent-elles comme destination les carrières de sable de Mol. A l'atelier de Turnhout, leur châssis fut renforcé et elles furent pourvues de buttoirs à l'avant et à l'arrière.

Cinq locomotives de ce type, les N^{os} 1001 - 1003 - 1004 - 1009 et 1010 furent attachées au dépôt de Mol.

4. Les autorails-tracteurs (ART) (photos 4 - 5 - 6)

Les 5 locomotives dont question ci-dessus, après avoir rendu des services pendant 20 ans, commencèrent à atteindre un certain degré d'usure et l'on songea à construire des autorails-tracteurs d'un rendement d'ailleurs plus économique.

La construction des ART 40 et 41 fut également confiée aux ateliers de Turnhout et deux autorails du service voyageurs furent transformés en ART.

Cette conversion comportait notamment les modifications suivantes :

- placement d'un moteur 6 cyl. G.M.C. de 174 H.P.
- adjonction d'un frein à air (système Westinghouse)
- Renforcement et lestage du châssis
- Installation, à l'avant et à l'arrière, de buttoirs de chemin de fer.

Ces ART étaient capables de tractionner 15 wagons de chemins de fer chargés.

Six autres ART de ce type furent encore construits mais sans buttoirs spéciaux et furent destinés à d'importants dépôts du groupe d'Anvers. Deux de ces ART furent transférés plus tard à Mol mais ils durent être utilisés avec des wagonnets intercalaires.

Fr. Keutgens.

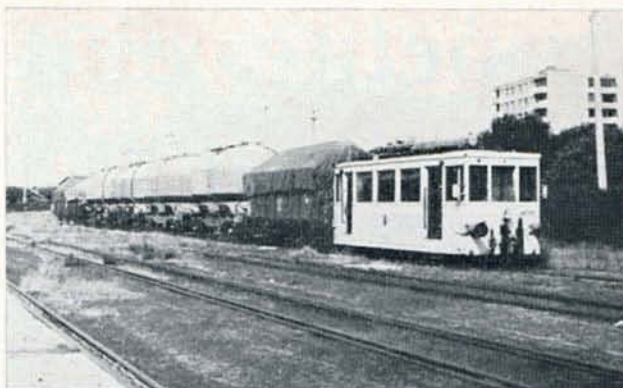


Photo 4

L'ART 40 tire des wagons spéciaux, à Mol.

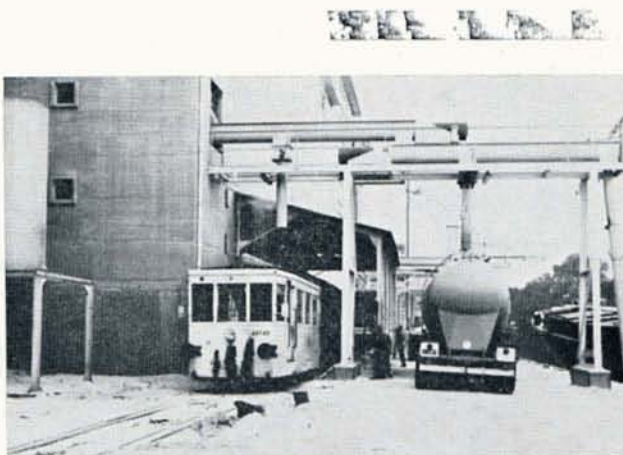


Photo 5

Trois moyens de transport du sable : par wagons de chemin de fer, par camion-routier, par péniche (visible à droite).



Photo 6

L'autorail des Vicinaux a été remplacé par un nouveau tracteur de la Sibelco.

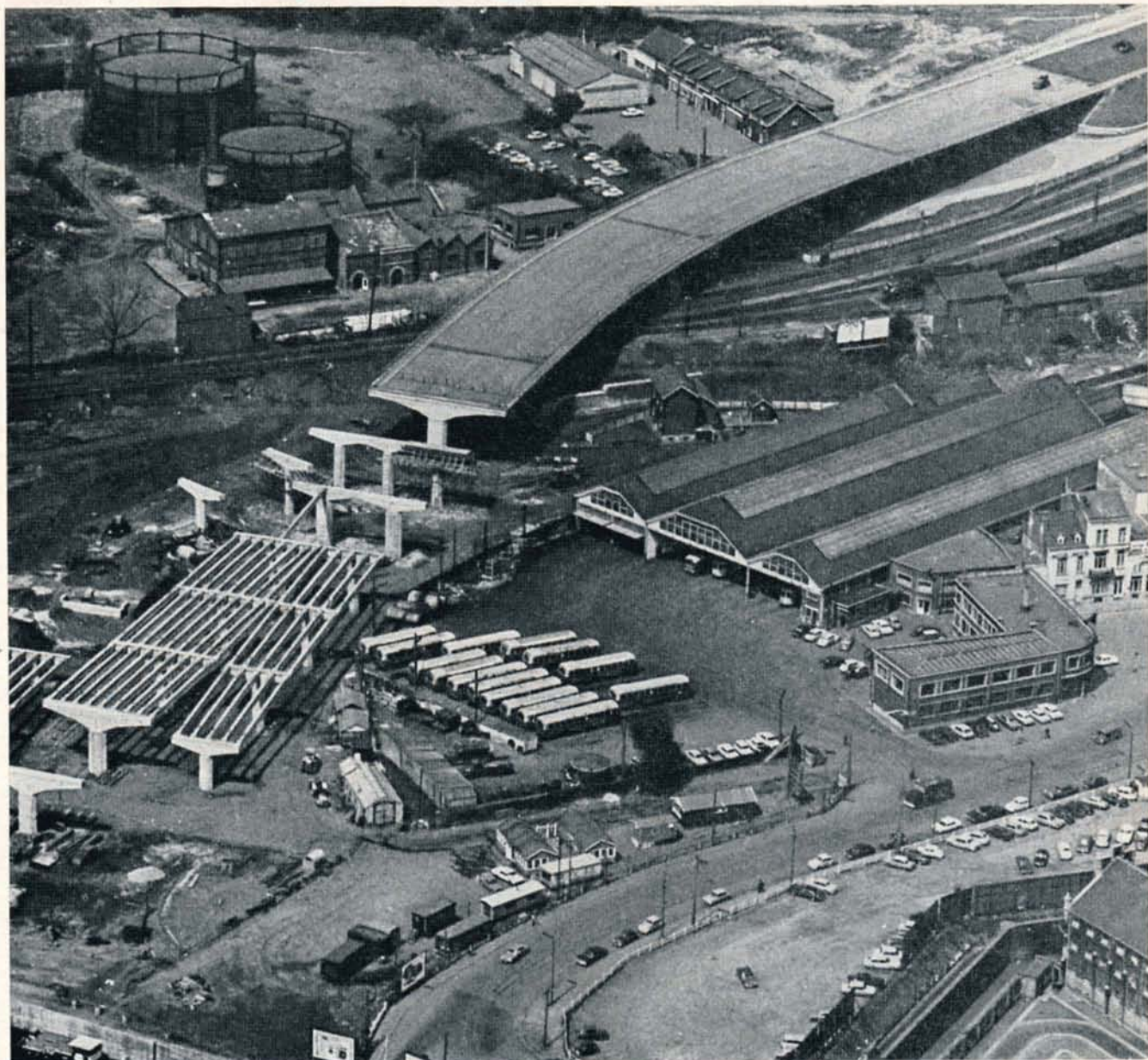
Les photos sont de M. Fr. Keutgens.

Notre photo de première page :

L'autorail-tracteur 40 est prêt à emmener, vers la gare de Mol, les wagons S.N.C.B. remplis de sable blanc pulvérisé et séché destiné aux verreries.

(Photo Fr. Keutgens)

La petite ceinture de Charleroi



(Photo Rentavia)

Cette photo aérienne est prise exactement à la verticale au-dessus de la Sambre et des bâtiments de la prison de Charleroi. Ce genre de prise de vue a beaucoup de succès actuellement dans la presse quotidienne et il faut dire que la multiplicité des détails que l'œil découvre, permet d'avoir une meilleure compréhension d'une situation.

En bas, à gauche, on peut distinguer une péniche sur la Sambre, au bord de laquelle viennent s'arrêter, provisoirement, les piliers du viaduc de la petite ceinture, réalisée par le Ministère des Travaux publics, et qui va

relier ce qu'on appelle la « ville haute » de Charleroi au quartier de la Vilette, au-delà de la Sambre. Le tronçon que nous voyons, part du lieu dit « Viaduc », c'est-à-dire du pont récemment élargi qui enjambe des lignes de chemins de fer et que l'on voit entièrement sur la deuxième photo ci-contre que nous décrirons par après.

Sur la *photo ci-dessus*, on distingue les grandes remises du dépôt vicinal où sont garés les trams puis, en face, l'aire de stationnement des autobus et le bâtiment des bureaux.

Cette photo, bien que réduite, montre clairement que la route sur viaduc formant la petite ceinture (en haut, à gauche) part exactement dans l'axe de la chaussée de Bruxelles. Jusqu'ici tout le trafic automobile venant de Bruxelles et de Gosselies, franchit le pont sur le chemin de fer, en même temps que nos trams et autobus, et se joint à la circulation venant de Mons (derrière le building à gauche) pour descendre vers la place des Tramways par la vieille rue du Grand Central que l'on voit distinctement à droite.

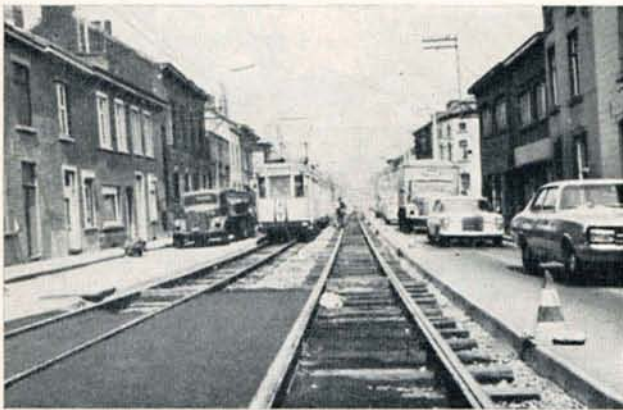
Lorsque l'ouvrage d'art sur la Sambre sera terminé, les voitures venant de Bruxelles et de Mons pourront emprunter cette nouvelle route suspendue. On remarque qu'actuellement le début de cette route est utilisée comme aire de parking jusqu'à une barrière assez visible.



La pénétration de nos trams et autobus dans la ville de CHARLEROI

Au cours d'un reportage sur les lignes électriques vicinales subsistant dans la région de Charleroi, nous avons été frappé par l'ampleur des travaux entrepris sur toute la longueur de la chaussée de Bruxelles, entre Gosselies et Charleroi, pour améliorer le revêtement de la voirie et, en même temps, asphaltier l'entrevoie des rails posés dans l'axe de la chaussée.

La photo ci-contre, prise il y a quelque temps, montre l'asphaltage de l'entrevoie alors que chaque côté de la chaussée a reçu un revêtement en béton asphaltique après rétrécissement des trottoirs.



Ce travail accompli sur près de 6.000 mètres facilitera la circulation générale, en attendant que les transports en commun puissent être séparés du trafic des véhicules privés; dans un article suivant nous montrons comment, à Charleroi, on espère réaliser une véritable ceinture des transports en commun par l'utilisation de sites propres, de chaussée en viaduc et de tunnels exclusivement réservés tant aux trams qu'aux autobus de la S.T.I.C. et de la S.N.C.V.

Quels sont les trams vicinaux qui utilisent cette chaussée de Bruxelles dont nous montrons une photo ci-contre ?

D'abord les trams 85 et 86 qui forment la première boucle de Jumet, puis les 65 et 66 qui effectuent la deuxième boucle de Jumet.

Ensuite le 59, partant de Fontaine-l'Évêque par Courcelles, arrive jusqu'à Charleroi d'où il repart avec la plaque 63 vers Fontaine-l'Évêque. De même, au départ de Charleroi, le tram 61 dessert Gosselies-Souvet-



Dampremy et atteint Charleroi tandis que le 64 fera le voyage dans l'autre sens en passant d'abord par Dampremy puis Souvret et Gosselies, Charleroi.

La même chaussée de Bruxelles qui est la plus importante artère de pénétration dans Charleroi, est également empruntée par les services d'autobus suivants :

- N° 48 Charleroi (Sud) - Gilly - Ransart (place)
- 56 Charleroi - Gilly - Châtelet
- 68 Charleroi (place du Manège) - Jumet - Ransart
- 67 Charleroi - Fleurus - Velaine-sur-Sambre
- 60 Charleroi - Marbais - Meller
- 161 Charleroi - Sart-Dame - Avelines
- 166 Charleroi - Gosselies - Luttre

En caractères gras sur la carte on remarque également les trams 31 - 90 - 92 - 82 qui entrent à Charleroi par la chaussée de Mons :

le 92 - Charleroi - Thuin par Anderlues (Jonction)

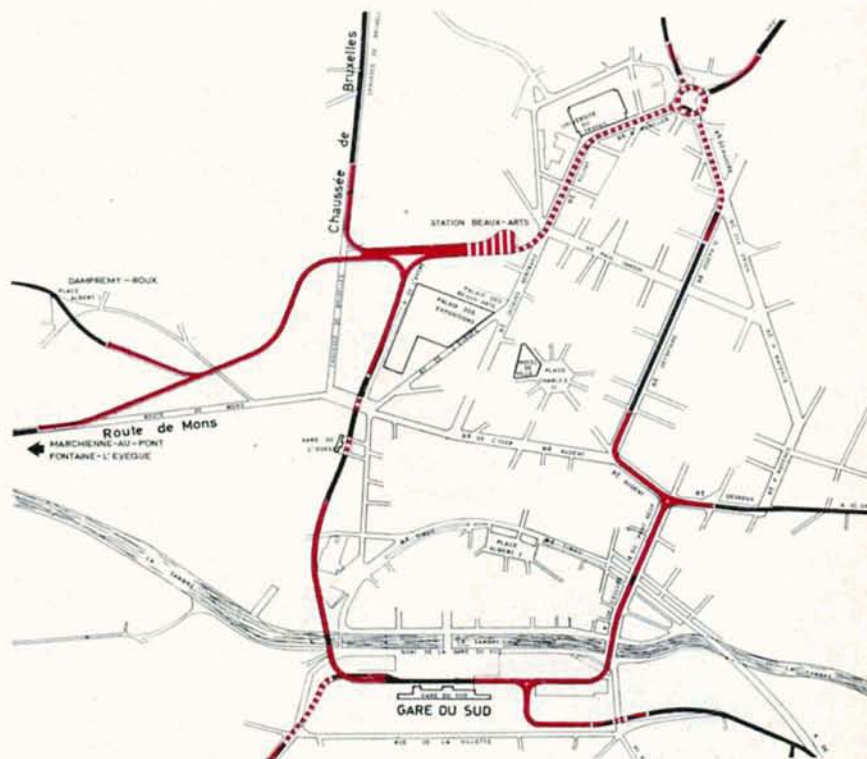
- le 90 - Charleroi - Mons par Binche
- le 31 - Charleroi - Bracquignies par La Louvière
- le 82 - Charleroi - Maurage.



La chaussée de Bruxelles à Lodelinsart.

A CHARLEROI

Une ceinture
de viaducs
et de tunnels
réservée
aux transports
en commun



L'article sur la pénétration des tramways dans Charleroi, nous amène à vous parler des grands projets actuellement à l'étude en vue de décongestionner la ville de Charleroi et notamment le tracé d'une « ceinture » uniquement réservée aux transports en commun, conçue par la cellule de la Promotion des Transports Urbains de Charleroi. Cette ceinture consiste en tunnels, viaducs et en sites propres autour de la ville et sera réservée aux trams verts de la S.T.I.C. et aux trams Vicinaux. Elle sera empruntée non seulement par les trams et bus des transports urbains, mais également par les véhicules des lignes extérieures suburbaines, notamment celles des Vicinaux qui aboutiront toutes à la nouvelle ceinture.

Disons tout de suite que cette ceinture pour trams et autobus n'est pas à confondre avec le ring de Charleroi réalisé par le Ministère des Travaux publics et dont nous parlons à la page précédente : celui-ci est réservé à la circulation ordinaire.

Après Bruxelles et Anvers, Charleroi sera donc la troisième ville belge où s'entameront des travaux importants pour séparer radicalement les transports publics et privés. D'après la carte reproduite ci-contre le plan prévoit trois tunnels et 3 viaducs (ces derniers en rouge sur la carte) et l'établissement d'un site propre devant la gare du Sud au niveau de la voirie.

Le viaduc joignant la gare du Sud à la Place de l'Ouest et surplombant la Sambre sera construit vraisemblablement à partir de 1971.

Ce vaste projet exigera de nombreuses expropriations, notamment rue de l'Écluse et rue du Pont-Neuf et malgré notre désir de voir se réaliser au plus tôt cette séparation complète des transports en commun, nous pensons que les habitants de Charleroi n'en bénéficieront que dans un certain nombre d'années.

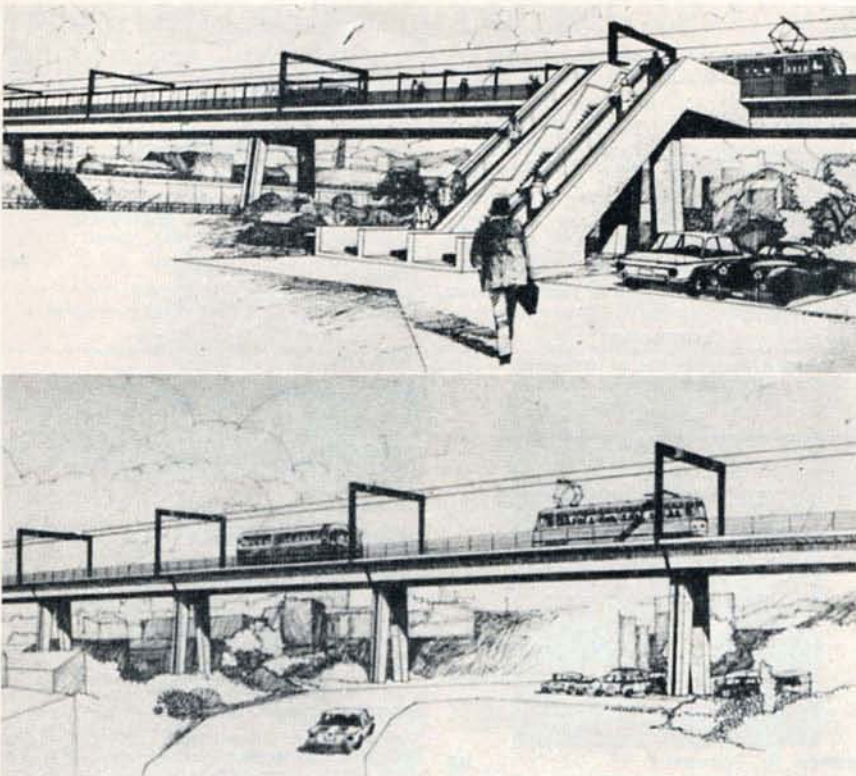
Comment on perd et on retrouve 300.000 F

Ceux d'entre vous qui parcourent régulièrement la liste des actes de probité signalés dans nos groupes d'exploitation, auront lu avec une pointe de scepticisme mêlé d'étonnement, que notre collègue R. Bistiau avait trouvé 300.000 F à Charleroi.

C'est un coup de téléphone, en fin de journée, qui alerta le chef de mouvement de Charleroi; une vieille dame à la voix angoissée signalait qu'elle avait oublié dans un bus bien désigné, une sacoche renfermant toutes les économies du ménage. Le chef jeta un rapide coup d'œil au tableau mural: le bus en question devait être rangé, à cette heure-là, pour le nettoyage.

L'agent de réserve Bistiau, envoyé sur place, héla le nettoyeur et, à deux, pénétrèrent dans le bus; ils y trouvèrent effectivement sur le plancher un sac de dame contenant les 300.000 F. cités par la propriétaire! L'enquête révéla que cette dame et son mari emportaient toujours leurs économies au cours de leurs déplacements!

Gageons qu'ils seront plus prudents à l'avenir.

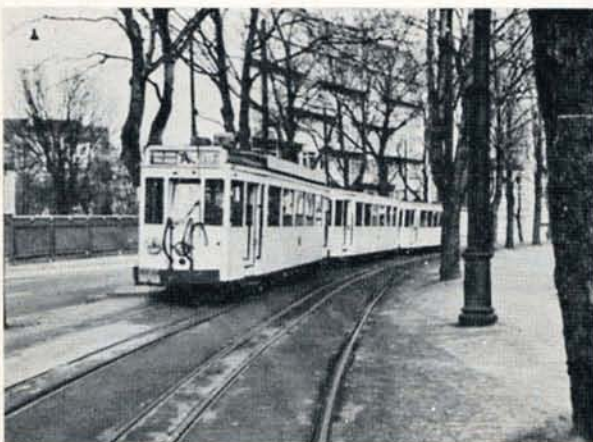


C'est ainsi que les promoteurs de la ceinture des transports en commun à Charleroi ont conçu la partie en site propre du réseau qui sera établie en viaduc exclusivement réservé aux trams et aux autobus. (Photo Nouvelle Gazette-Charleroi)

Fin de l'exploitation électrique des sections Bruxelles-Asse-Hekelgem et Bruxelles-Wolvertem

La suppression complète des tramways, le 26-6-70, sur la section Bruxelles (Nord) - Hekelgem a clôturé définitivement l'histoire des trams à vapeur et électriques sur l'importante ligne Bruxelles - Alost - Oordegem.

L'histoire de la ligne commence en mai 1904, lorsque le tram à vapeur, parti d'Alost, arriva à Oordegem en Flandre Orientale. Un an plus tard, un tram à vapeur inaugural partait également d'Alost, mais cette fois en direction de la capitale et s'arrêta à Asse (le 1-2-1905). Pendant trente ans la situation demeura inchangée, puis en 1935 commença la pose de la voie et de l'équipement électrique d'une nouvelle ligne entre Bruxelles (Molen-



Le dernier tram Al. a été accueilli à la station de Asse par des musiciens en costume folklorique. De gauche à droite, les agents: P. Royemans, K. Pletinckx, R. Schelfaut, A. De Valck, J. De Pauw, J. De Backer, A. Demarie.

beek St Jean) et Asse (Ter Heide). Ensuite ce fut l'électrification de la ligne Asse - Alost qui répondait à un réel besoin, car pendant des années on vit rouler des trains électriques de deux ou trois remorques à bogies transportant des navetteurs.

En 1962, les bus remplacèrent le tram sur la section Alost - Hekelgem. La photo, prise avenue des Gloires Nationales à Ganshoren, montre un troisième rail qui était utilisé par le tram 10 de la S.T.I.B. également disparu.

*
**

Le même jour, le 26 juin, était supprimée toute circulation de tram électrique entre Wolvertem et Bruxelles, ce qui terminait l'histoire de la ligne vicinale ferrée Bruxelles - Londerzeel.

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

Naissances

ADMINISTRATION CENTRALE

Rita chez Delestienne O. (Nivelles)

ANVERS

Franck chez Van der Linden F. (Merksem)
Wendy chez Vantournhout W. (Ekeren)
Christel chez Royens H.A. (Vosselaar)
Blandi chez Belmans J. (Eindhoven)

FLANDRE ORIENTALE

Christophe chez De Bruycker C. (Laarne)
Nico chez Van De Woestijne E. (Gand)
Nele chez Van Hyfte F. (Ursel)

HAINAUT

Grégoire chez Auquier J. (Hornu)
Philippe chez Deminne R. (Cuesmes)
Marguerite chez Dewindt A. (Mellet)
Maryline chez Wins L. (Pâturages)
Sylvie chez Hocq R. (Eugies)
Nathalie chez Vanden Bossche M. (Leernes)
Frédéric chez Van Craen L. (Ransart)
Alain chez Schiavon A. (Fontaine-l'Évêque)
Véronique chez Régibo Cl. (Luttre)

NAMUR - LUXEMBOURG

Pascal chez Léon F. (Namur)
Pascal et Isabelle chez Gelay J.C. (Florennes)
Annick chez Cabaraux J.
(Oignies-en-Thierache)

LIEGE

Denis chez Dubois L. (Liège)
Cecile chez Bertho M. (Jupille-sur-Meuse)
Réginald chez Dømer A. (Seny)
Pascal chez Swerts G. (Bassenge)

BRABANT

Jacques chez Verwee C. (Schaerbeek)
Anja chez Finel W. (Grimbergen)
Peggy chez Paternoster J. (Montaigu)
Kurt chez Spitaels E. (Meerbeke)
Nadia chez Ghijssels S. (Meerbeke)
Nancy chez Baeken L. (Waanrode)
Nancy chez Ameys R. (Gooik)
Johan chez Speltens E. (Itterbeek)
Guy chez Henrion A. (Walhain-St-Paul)

LIMBOURG

Sonja chez Bils J. (Grote Spouwen)
Sonja chez Bongaers J. (Zutendaal)
Freddy chez Crombè A. (Houthalen)
Marie-Anne chez Daniels P. (Bilzen)
Rohanny chez Delsaer P. (Aiken)
Peter chez Dupont P. (Hasselt)
Danny chez Geukens G. (Meldert)
Peter chez Theunis L. (Paal)
Diane chez Tiesters J. (Gruitrode)
Karin chez Vastmans J. (Genk)

FLANDRE OCCIDENTALE

Rik chez Huyghe F. (Poperinge)
Marc chez Portier G. (Stene)
Stefaan chez Plaisier W. (Beerst)
Nico chez Geers F. (Assebroek)
Ann chez Naessens F. (Courtrai)

Mariages

FLANDRE ORIENTALE

A. De Wachter a épousé Mlle S. Wylock
A. Van De Sompele a épousé Mlle I. Arys
R. Goethals a épousé Mlle H. Willems

HAINAUT

M. Bourmorck a épousé Mlle R.M. Lebeau
H. Cordier a épousé Mlle N. Gourneur
R. Morjau a épousé Mlle A. Somville

NAMUR - LUXEMBOURG

J.P. Chatelain a épousé Mlle J. Hannecart

LIEGE

D. Guilliams a épousé Mlle J. Théâtre

BRABANT

A. Stein a épousé Mlle M. Ons
L. Heymans a épousé Mlle E. Slagmulder
M. Van Slambrouck a épousé
Mlle A. Van Eeckhoudt

LIMBOURG

G. Noben a épousé Mlle M. Thoelen
J. Olefs a épousé Mlle M.-J. Ruelens

Agents des groupes mis à la pension

Mois de mai-juin 1970

Années
de
service

Groupe d'Anvers

Laenen K., receveur 43
Vervecken E., ouvrier qual. 1e cl. 38
Van Gastel L., receveur 37

Groupe du Hainaut

Hubert Ch., contrôleur 49
Robin J., receveur 41
Monnier J., piocheur 40
Robert M., ouvrier d'élite 35
Brohez M., ouvrier d'élite 35
Selvais A., brigadier 34
Vilain L., brigadier 32
Gallez E., receveur 31
Thibaut M., receveur 25

Groupe Namur - Luxembourg

Léonet R., chef de service 2e cl. 48

Groupe de Liège

Decresson J., ouvrier qual. 35
Vanhove J., conducteur él. 31
Deloge M., ouvrier qual. 1e cl. 29
Pauly J., conducteur él. 20

Groupe du Brabant

Van den Elzen Fr., veilleur de nuit 40
Ceuppens J.B., conducteur él. 38
Appelmans P., receveur 38
Rasschaert P., ouvrier d'élite 38
Bousman P., receveur 37
Libert H., conducteur él. 34

Groupe du Limbourg

Boiten W., ouvrier d'élite 44
Collaers M., ouvrier qual. 22

Groupe de la Flandre Occidentale

Pyliser H., ouvrier qual. 1e cl. 44
Devacht H., conducteur él. 34
Debruyne P., conducteur A.R. 28

Ateliers

D'Hollander P., ouvrier d'élite 48
Staelens P., ouvrier qual. 1e cl. 45
Travers A., ouvrier qual. 1e cl. 39
Walraeve E., ouvrier d'élite 25

Nécrologie

AGENTS EN SERVICE

ANVERS

Claes P., conducteur AB 34

HAINAUT

Simon O., receveur 54

BRABANT

De Brandt A., conducteur électr. 54

FLANDRE OCCIDENTALE

Poppe A., contrôleur 54
Hollevoet Ch., conducteur AB 61

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

ANVERS

Adriaensen A., machiniste 88
Pluym E., rédacteur 66
Van Herck J., receveur 47
Reyne C., conducteur électr. 78
Bluckens F., commis 80
Michielsens F., piocheur 70
Van Decraen J., conducteur AR 63

FLANDRE ORIENTALE

Verolle A., chef receveur 70
Bauwens L., receveur 70

HAINAUT

Déhoutain E., manœuvre 71
Lefèvre J., receveur 74
Magotte F., ouvrier qual. 73
Laurent L., ouvrier qual. 83
Gilot A., ouvrier qual. 1e cl. 63
Desquesnes Z., conducteur électr. 79

NAMUR - LUXEMBOURG

Darte L., piocheur 83

LIEGE

Brouwers J., receveur 90
Paulus C., ouvrier qual. 88
Kirsflinck Chr., ouvrier semi qual. 69
Ahuy J., conducteur AB 62

BRABANT

De Geyndt E., ouvrier qual. 86
Desaever S., receveur 74
De Smedt J., conducteur électr. 70
Scholiers P., manœuvre 66
Godard T., machiniste 87
Haijen W., receveur 83
Hazard P., manœuvre 79

LIMBOURG

Bare F., piocheur 88

FLANDRE OCCIDENTALE

Struijf A., chef piocheur 80
Ingelbrecht P., commis 80
De Clerck K., receveur 72
Kempe M., conducteur électr. 73

ATELIERS

Brasseur A., ouvrier qual. 1e cl. 74
De Bruycker H., ouvrier qual. 1e cl. 62
Vandebotermert J.B., ouvrier d'élite 72
Diercken C., ouvrier qual. 1e cl. 63

Administration Centrale

Depuis quelque temps, on entendait parler de recrutements et d'examens et tout comme dans les entreprises situées à Bruxelles, on engage actuellement du personnel provenant de régions toujours plus éloignées. C'est ainsi que nous pouvons souhaiter la bienvenue, à la Dactylographie,

Limbourg

Le 11 juillet dernier, M. Alphonse Bogaerts, chef de mouvement de 1ère cl. à Lanaken, est décédé inopinément.

M. Bogaerts, né le 24 mai 1907, est entré en service à la S.N.C.V. le 22 juin 1925 comme ajusteur aux ateliers de Hasselt. Le 1er février 1935, il fut promu brigadier.

Lors de sa nomination comme chef de dépôt de 1ère classe, le 1er octobre 1937, il fut désigné pour Lanaken où dix ans plus tard, le 1er janvier 1947, il fut nommé chef de mouvement de 1ère classe.



Nous présentons à Mme Bogaerts et à ses enfants l'expression de nos sincères condoléances.

Anvers

LE DEPART EN RETRAITE DE M. RAYMOND CUVELIER INSPECTEUR TECHNIQUE

Dès son enfance, M. R. Cuvelier entendit parler d'essieux et d'induits puisque son père, M. Téléphore Cuvelier, fut fonctionnaire à la S.N.C.V. et s'occupa notamment des lignes électriques de l'agglomération bruxelloise.

Ingénieur technicien, il entra en service à l'atelier de Merksem où il fit toute sa carrière; il fut promu

chef de service de 1ère cl. et inspecteur technique en 1951.

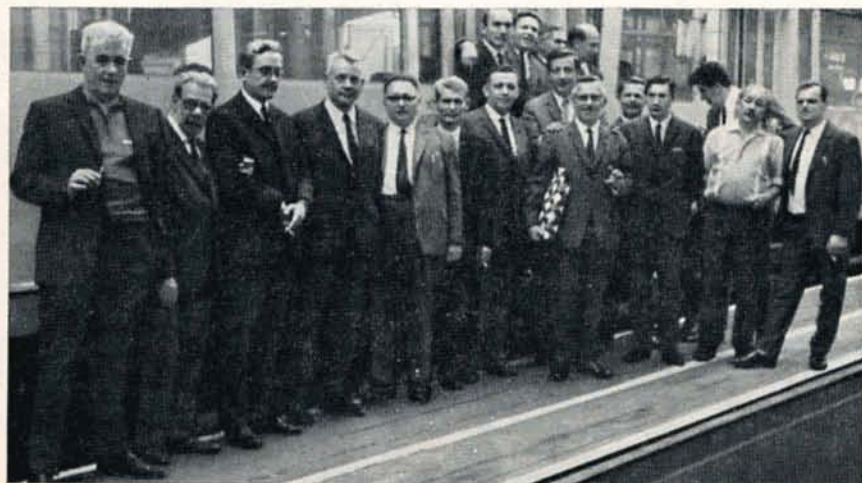
Le vendredi 26 juin 1970, une cérémonie fut organisée par T/AT.

M. Barbier, ingénieur en chef, exprima toute la sympathie qu'il avait pour le retraité et rappela ses réalisations; puis, M. Van Wezemaal, inspecteur technique, fit l'éloge de ses qualités de chef.

Le lundi 29, le Cercle des appointés reçut M. Cuvelier; M. le Directeur Van Habost rappela des souvenirs du passé de l'atelier de Merksem.

Le lendemain, un cadeau fut offert à M. Cuvelier par les ouvriers de l'atelier.

Longue vie et bonne santé au nouveau retraité.



M. Cuvelier, tenant son cadeau sous le bras, est entouré des ingénieurs dirigeants de T./At., des ingénieurs techniciens et des cadres de l'atelier.

Les propos du contrôleur BOUDARD

BOUDARD : Dites-moi, avez-vous lu dans le dernier numéro de « Nos Vicinaux » qu'un collègue de Charleroi avait trouvé 300.000 F dans un autobus ?

CONDUCTEUR : Oui, et je me suis demandé : quel est cet homme d'affaires qui utilise nos autobus et qui y abandonne semblable fortune.

B. : Nous aurons peut-être des renseignements complémentaires à ce sujet. En attendant, je crois savoir que le rédacteur de « Nos Vicinaux » est allé interroger « l'inventeur » du trésor c'est-à-dire, en termes plus courants, celui qui a trouvé la sacoche. Car ce n'est pas celui qui conduisait l'autobus qui a trouvé l'argent !

C. : Où voulez-vous en venir ?

B. : A ceci, que le conducteur qui venait de remiser le véhicule pour la nuit, n'avait pas tenu compte des prescriptions de l'avis E/17192 : I du 17 novembre 1958.

C. : Il y a douze ans ?

B. : Vous pensez bien qu'on s'occupe des objets trouvés depuis que la société existe; mais il s'agit de la dernière mise au point du règlement et dont le récépissé-type est toujours utilisé.

C. : Vous allez tout de même laisser ce collègue tranquille ? Après tout, le propriétaire a retrouvé son magot et il a bien mérité une leçon.

B. : Evidemment ! Mais j'ai voulu prendre ce cas comme exemple et rien ne peut m'empêcher de penser qu'il aurait mieux valu que, lorsque le propriétaire se renseigna par téléphone à l'heure où l'autobus était déjà rentré, le chef du dépôt ait pu lui dire : « Soyez rassuré, en visitant sa voiture au terminus, comme le veut le règlement, le conducteur de l'autobus, M. X. a trouvé une petite fortune que je tiens à votre disposition. »

C. : Vous êtes un difficile, hein dites !

B. : Je ne le trouve pas. Croyez-moi, cette réglementation constitue une protection des voyageurs contre ceux qui n'ont pas les mêmes scrupules de maintenir intacte la réputation d'honnêteté des agents de la S.N.C.V.

M. LEONET

CHEF DE SERVICE DE 2ème CL. PREND SA RETRAITE

Au terme d'une carrière exemplaire de 48 années de service, M. Léonet a été fêté par les appointés de Namur-Luxembourg, en présence de M. Dulieu, Directeur.

C'est en septembre 1922 qu'à peine âgé de 17 ans, il entra au service de la Société exploitante « La Mosane », à Andenne. Il s'occupa d'emblée des écritures, c'est-à-dire de la tarification des wagons de marchandises, des feuilles de colis, du calcul des débours; on n'a aucune idée aujour-

d'hui de l'importance qu'avait le trafic marchandises, non seulement avant 1914 mais même durant l'entre-deux guerres.



Au moment de l'extension de la ligne Andenne-Sorée jusqu'à Ciney, M. Léonet fut désigné pour la station de Sorée. Nommé chef-receveur en 1936, il fut également conducteur d'autorail puis il réussit l'examen de contrôleur en 1936 et fut nommé en 1937. Promu chef de mouvement de 2ème cl. en 1950, il passa de 1ère cl. en 1954. Sa connaissance parfaite du réseau des deux provinces et son dévouement à la Société Nationale le firent nommer chef de service de 2ème cl. en 1960. Pendant dix ans, il eut en mains toutes les questions du mouvement du groupe qui dispose de quelque 220 véhicules.

Nous souhaitons à M. Léonet de voir encore passer longtemps nos bus rouges devant sa jolie maison à Malonne.

LES LONGUES CARRIERES



B. Houssier

Est entré en service le 1-5-1921 et a pris sa retraite comme conducteur à Alle-sur-Semois.



L. Van Gastel

Est entré en service le 19-4-1929 et a pris sa retraite comme receveur à Merksem.



F. Van den Elzen

Est entré en service le 31-1-1930 et a pris sa retraite comme veilleur de nuit à Grimbergen.



H. Pyliser

Est entré en service le 17-5-1926 et a pris sa retraite comme ouvrier qualifié 1er cl. à Ostende.



J. Maréchal

Est entré en service le 13-8-1933 et a pris sa retraite comme contrôleur à Liège.



L. Bero

Est entré en service le 16-1-1924 et a pris sa retraite comme piocheur à Charleroi.



P. Collas

A débuté le 19-8-1929. Il a terminé sa carrière comme ouvrier qualifié à Bassenge.



J. Demey

A débuté le 15-3-1926. Il a terminé sa carrière comme conducteur A.B. à Geluwe.



Th. Roelen

A débuté le 1-6-1926. Il a terminé sa carrière comme conducteur A.R. à Turnhout.



F. Van Oosterwijck

A débuté le 7-6-1926. Il a terminé sa carrière comme chef de station de 2e cl. à Turnhout.



S. Varvennes

A débuté le 23-9-1931. Il a terminé sa carrière comme receveur au Vivier-d'Oie.



P. Bousman

A débuté le 23-10-1926. Il a terminé sa carrière comme receveur à Chastre.



P. Appelmans

Est entré en service le 1-4-1930. Il a pris sa retraite comme receveur à Leerbeek.



K. Laenen

Est entré en service le 21-5-1927. Il a pris sa retraite comme receveur à Aarschot.



A. Travers

Est entré en service le 10-10-1927. Il a pris sa retraite comme ouvrier qualifié de 1e cl. à Destelbergen.



P. Staelens

Est entré en service le 13-7-1922. Il a terminé sa carrière comme ouvrier qualifié 1e cl. à Destelbergen.



E. Vervecken

Est entré en service le 13-8-1928. Il a terminé sa carrière comme ouvrier qualifié de 1e cl. à Merksem.



G. Boiten

Est entré en service le 1-4-1926. Il a terminé sa carrière comme ouvrier d'élite à Has-selt.

GRUPE DU LIMBOURG

REMISE DE DECORATIONS

La traditionnelle remise de distinctions honorifiques a eu lieu le dimanche 31 mai 1970, à 10 h., dans la salle de réfectoire du dépôt de Hasselt.

M. Van Habost, directeur du groupe Anvers-Limbourg, félicita les jubilaires au nom du Président du Conseil d'Administration, de M. le Directeur Général et en son nom personnel et les remercia pour leur longue et fidèle collaboration à la Société Nationale.

M. le Directeur, assisté de M. Goovaerts, ingénieur principal-chef de service, remit les décorations aux agents dont les noms suivent.

ORDRES NATIONAUX

Ordre de la Couronne

Chevalier

Haenen P., chef de service de 1ère cl.
Mewis H., géomètre-expert.
Bogaerts A., chef de mouv. de 1ère cl.

Palmes d'or

Masset E., commis de 1ère cl.

Palmes d'argent

Engelbosch J., brigadier.
Lambregs M., brigadier.
Buekers G., ouvrier qualifié 1ère cl.
Auwerx W., ouvrier d'élite.
Quintens D., ouvrier d'élite.
Bessemans L., chef-receveur.
Hennus J., ouvrier qualifié.
Palmaerts P., chef piocheur.

Médaille d'or

Roumans A., conducteur AB.
Vanvinckenray H., conducteur A.B.

Ordre de Léopold II

Chevalier

Tijtgat H., chef d'atelier 1ère cl.

DECORATIONS CIVIQUES

35 ANS DE SERVICE

Croix civique de 1ère classe.

Peeters R., chef de service 1ère cl.

Croix civique de 2ème classe.

Brauns Fr., contrôleur.

Médaille civique de 1ère classe.

Kelchtermans J., receveur.
Paemaerts P., chef piocheur.

25 ANS DE SERVICE

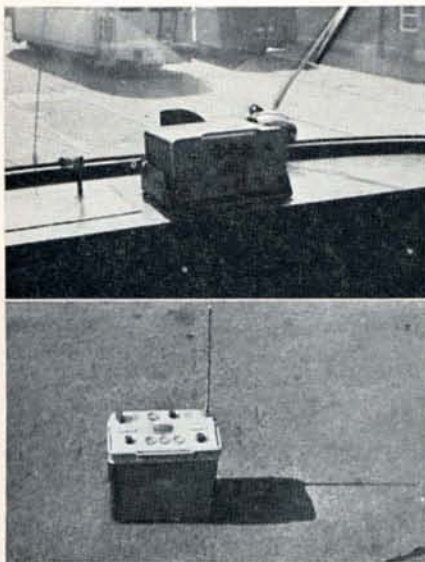
Médaille civique de 1ère classe.

Bollen R., Caubergh C., Govaers G., Jacobs M., Palmans V., Sannen R., Verhaeg J.

Médaille civique de 2e classe.

Bas R., Bas G., Bilien J., Bouveroux L., Brauns L., Corstjens L., Daniels A., Daniels L., Dolmans J., Donne A., Driesmans R., Jannes M., Jans Th., Joosten H., Knippenberg J., Marguillier L., Monsieur P., Neyens J., Noelanders C., Reenaers J., Scheveneels Fr., Stalmans F., Stincens M., Thoelen P., Thoelen J., Thijs L., Vandeclee J., Van de Kerkhof Fr., Vanderhoeven M., Vanhees J., Vanhove P., Vincken H., Vos Cl., Wouters E.

L'usage du sémaphone aux Vicinaux



Le sémaphone posé près du poste de conducteur de la voiture-échelle. En dessous, on remarque l'antenne et les trois voyants à la partie supérieure.

Aux dernières pages roses du nouvel indicateur des téléphones, sous la rubrique « Renseignements », on trouve l'exposé des possibilités d'un service des Téléphones et Télégraphes existant depuis quelques années.

Ce service permet de transmettre, au départ d'un appareil téléphonique ordinaire, une information codée qui, sur toute l'étendue du territoire de la Belgique et des Pays-Bas, peut être reçue par le récepteur radio-électrique auquel il est destiné.

Ce récepteur est portatif et peut être utilisé partout, notamment à bord d'un véhicule et même dans les bâtiments.

Le message codé consiste en un chiffre choisi parmi 6 chiffres possibles qui ont *chacun une signification convenue entre l'usager du récepteur et un ou plusieurs abonnés au téléphone.*

Depuis 1968, le groupe du Brabant a pris trois appareils en location. L'un est toujours placé sur une voiture-échelle, un deuxième est régulièrement emmené par les contrôleurs volants à bord de la voiture de contrôle et le troisième est réservé au dépôt-atelier de Kessel-Lo, près de Louvain. Ici, à tour de rôle et pendant une semaine, un agent sachant conduire et dépanner, emporte un

sémaphone chez lui, après les heures de fermeture de l'atelier. Il peut ainsi être appelé à tout moment, notamment le samedi et le dimanche, et prendre contact téléphonique avec le préposé au dépôt qui connaît le lieu de l'avarie ou de l'accident.

Trois voyants, numérotés de 1 à 3 sont susceptibles de s'allumer. Lorsque les voyants 1 et 3 s'allument, ils forment la signification 4. De même les voyants 2 + 3 donneront 5 et 1 + 2 + 3 indiqueront le code 6.

L'allumage du signal 1 peut signifier : « Revenez immédiatement au dépôt ». Mais le chiffre le plus souvent utilisé est celui dont la signification donne : « Téléphonez immédiatement au chef de votre service. »

L'agent de la voiture-échelle ou le contrôleur dans la voiture de contrôle volant n'a plus qu'à se rendre le plus vite possible vers une cabine ou un appareil téléphonique.

A Charleroi, nos services disposent d'un équipement-radio qui permet un contact *verbal* entre une voiture équipée et la Direction.

Le sémaphone utilisé au Brabant est évidemment moins coûteux dans son utilisation quotidienne et offre des possibilités de contact relativement rapides mais qui ne sont pas comparables.



Depuis quelques années, dans des lieux où pendant des siècles n'avaient jamais existé que champs et prairies, apparaissent des usines ou des entrepôts reliés au réseau routier de la région.

Ce phénomène s'observe à plusieurs endroits du pays et s'accompagne d'un aménagement spectaculaire de l'infrastructure : développement et modernisation du réseau routier, des voies d'eaux etc.

Ces « parcs industriels », appelés en « franglais » zonings, peuvent être estimés, dans notre petit pays, à une bonne centaine; les trois quarts d'entre eux sont occupés totalement ou en partie, l'infrastructure étant encore inachevée pour les autres. On compte aussi une quarantaine de quartiers industriels. Certains parcs sont considérables par leur superficie, par exemple ceux d'Anvers, de Gand-Terneuzen, de Zeebrugge, de Ghlin-Baudour, de Seneffe-Manage (entre 1000 et 2000 ha); d'autres, par le nombre d'emplois créés, comme à Genk (10.000 ouvriers).

L'apparition des zonings s'inscrit dans l'évolution de l'économie, en complète transformation depuis une vingtaine d'années.

Les activités industrielles qui avaient assuré pendant plus d'un siècle la prospérité de la Belgique ont perdu leur primauté traditionnelle : face à la concurrence des produits de synthèse (nylon) et de sources d'énergie plus économiques (pétrole), les industries du textile et du charbon ont connu une crise profonde.

Au cours de la même période, les progrès de la recherche appliquée, la mise au point de nouvelles techniques de fabrication et de lancement de produits nouveaux ont assuré le développement extraordinaire rapide de nouvelles activités industrielles (chimie, pétrochimie, construction mécanique, électronique, etc.).

LE CHOIX ET L'AMENAGEMENT DES ZONINGS

Les autorités publiques ne sont pas restées étrangères à ce mouvement et, soit isolés, soit groupés, l'Etat, les Provinces, les Communes et des associations intercommunales ou provinciales ont inauguré une politique de collaboration avec les entreprises privées, dont la création des « zonings » est une des manifestations les plus marquantes.

En prenant la décision de créer et d'aménager un zoning, les autorités poursuivent, sous des formes et des modalités diverses, un seul but : attirer des investissements et amener dans des emplacements choisis d'avance les entreprises qui veulent s'établir en Belgique.

Ces emplacements, ce sont les « zonings » spécialement aménagés pour l'industrie et réservés exclusivement aux entreprises. Ils sont choisis par les autorités en raison d'une situation particulièrement avantageuse.

D'une façon générale, la présence d'une concentration de population et de main-d'œuvre qualifiée est un facteur essentiel, puisqu'elle favorise l'emploi sur place

et, dans certains cas, le reclassement des travailleurs atteints par la crise de certaines activités (charbon, textile, métallurgie).

LE TRANSPORT DES TRAVAILLEURS

Le rôle que peuvent jouer les services de la S.N.C.V. dans le développement des zonings est très variable, mais le plus souvent, notre participation se révèle, pour nous, pleine d'aléas. En effet, au début, ces terrains ne sont occupés que par une ou deux entreprises et le plus souvent, il n'existe, aux environs, aucune agglomération d'habitations ouvrières pouvant assurer une seconde clientèle après le transport des ouvriers sur les lieux de travail.

En outre, ces usines sont généralement équipées d'un matériel ultra-moderne, nécessitant le concours d'une main-d'œuvre très spécialisée et bien rémunérée.

Nombre d'ouvriers, venant des régions éloignées, peuvent donc faire l'effort financier d'acheter leur propre voiture; les usines organisent souvent un service spécial d'autobus pour drainer la main-d'œuvre, de sorte que les transports publics vers des « zonings » ne connaissent que peu de succès. On peut estimer à 10 % le nombre de travailleurs utilisant les services publics pour se rendre à leurs occupations dans les zonings. C'est dire que le zoning doit déjà être très important pour qu'une ligne puisse couvrir ses frais.

Le parc industriel des Hauts-Sarts (\pm 300 Ha) à Herstal bénéficie d'une infrastructure remarquable (carrefour d'autoroutes et, non loin, voie ferrée, la Meuse, le canal Albert et le port de Liège).

La Société Uniroyal Englebert en occupe une grande partie, à côté d'une trentaine d'autres entreprises pour la plupart anglaises ou américaines, où l'on fabrique des ordinateurs, des bandes magnétiques pour ditto, du matériel hydraulique, du papier sensible pour machines à photocopier, de la mécanique de précision, de la ferronnerie métallique du bâtiment, des moules pour pneus etc...

Bien avant l'installation du parc industriel, les services de la S.N.C.V. desservait le plateau et ses environs immédiats par trois lignes d'autobus, à savoir :

- la ligne 76 Liège-Herstal-Bassenge-Riemst,
- la ligne 79 Liège-Herstal-Pontisse,
- et la ligne 71 Liège-Vottem-Milmort.

Il a donc suffi d'adapter les horaires aux nouveaux besoins et de prolonger des services à certaines heures, notamment pour amener et reprendre les ouvriers des différentes pauses.



Dans ce parc industriel, la société Uniroyal Englebert a fait construire de vastes usines dont nous voyons ici l'entrée des bureaux. Remarquons la largeur de la voie de circulation qui comporte un trottoir pour piétons, une large bande de roulement pour vélos et vélos-moteurs et une chaussée pour le trafic automobile.

Ce réseau est complété par un service spécial reliant la gare S.N.C.B. d'Ans aux Usines Englebert, via Rocourt.

Les lignes 76 et 79 relient le centre de Liège au Parc Industriel en une demi-heure, avec une fréquence de 15 minutes aux heures d'entrée et de sortie des usines. Après avoir quitté la place Saint-Lambert, emprunté la rue Léopold et passé la Meuse au pont des Arches, les autobus atteignent l'hôpital de Bavière d'où ils se dirigent vers le pont Atlas : l'autobus 76 par le quai Godefroid Kurth et le 79 via le pont de Bressoux.

Ils continuent alors vers Coronmeuse, desservent les usines du Centre de Herstal pour se diriger ensuite vers le nouveau zoning des Hauts-Sarts où sont implantées les nouvelles entreprises. Après avoir bouclé dans le zoning, l'autobus 79 repart en direction de Liège en empruntant en sens inverse l'itinéraire décrit ci-dessus tandis que, de son côté, l'autobus 76 poursuit sa route en direction de Bassenge et de Riemst.

La ligne 71 a son point de départ à la place Saint-Lambert, passe devant la gare S.N.C.B. de Liège-Palais, emprunte la rue de l'Académie puis la montée de la rue de Campine au sommet de laquelle elle dessert le quartier de la Citadelle pour se diriger ensuite vers Vottem et Milmort, d'où elle est prolongée jusqu'aux Hauts-Sarts.

L'ensemble de ces services qui relient à la région liégeoise, une partie de la Hesbaye et la vallée du Geer, transporte \pm 350 usagers vers le zoning, soit environ 10 % du personnel occupé à cet endroit.



Cette vue du plateau des Hauts-Sarts n'est pas très jolie, mais elle montre qu'une grande étendue de terrain est encore disponible en bordure de la route spécialement construite et qu'empruntent nos autobus.

La gare routière de NAMUR

Dans le numéro de février dernier, nous avons donné une photo montrant une partie de la construction érigée à proximité de la sortie des voyageurs de la gare S.N.C.B. de Namur. Ce complexe, inauguré depuis lors, comprend des magasins et des cafetarias; il abrite également une salle d'attente pour les voyageurs des Vicinaux, avec guichets pour les abonnements et les renseignements, une salle de gardes et, à proximité, une série de quais d'embarquement utili-



Photo I: L'avenue de la Gare que nous voyons ici est la courte artère allant de la Place de la Station à la rue de Fer. A droite nous remarquons des fontaines en action; plus loin, on a prévu des pelouses qui ne demandent qu'à devenir de vrais espaces verts.



sés par nos autobus et ceux de la S.N.C.B.

Les quais de départ donnent sur la route macadamisée qui longe les terrains de la S.N.C.B. Des renseignements et des indications sont donnés, par haut-parleur, au fur et à mesure des départs.

Photo II: Vue d'une partie de la gare d'autobus, du côté des voies de la S.N.C.B.

Le tram touristique de l'Aisne

S.A.R. le Prince ALBERT a accepté d'inaugurer, le 20 juin 1970, dans le cadre de « l'ANNEE EUROPEENNE DE LA CONSERVATION DE LA NATURE » et sous les auspices de l'Association « ARDENNE & GAUME », la réserve Emmanuel Jadot, un bois de 600 ha, à Amonines - Grand-ménil - Erezée.

Un clairière située à proximité de Forge à l'Aplez avait été choisie pour la réception. Pour y accéder, ... le Tram Touristique de l'Aisne !

Ce fut un grand moment d'émotion et d'enthousiasme au T.T.A. ! A tous les échelons on œuvra pour la réussite de cette sympathique manifestation mais aussi, bien sûr, pour le succès des petits trams qui se sont si bien intégrés dans le magnifique décor ardennais.

Le Prince Albert était attendu vers 14 heures. Des drapeaux flottaient aux mâts de la petite gare de Pont d'Erezée. Les membres de service se tenaient à leur poste respectif en costume sobre, képi réglementaire tandis que sur la route, gendarmes et gardes-forestiers surveillaient la circulation.

Bientôt, une grande animation régna sur le quai de la gare où toutes les personnalités accompagnant le Prince Albert à Forge à l'Aplez s'étaient réunies.

Nous avons reconnu : le Prince de Ligne, Président de la Section Belge de « l'ANNEE EUROPEENNE DE LA CONSERVATION DE LA NATURE », MM. C. Héger, Ministre de l'Agriculture,



Le prince Albert, en voiture ouverte, en conversation avec M. le ministre Héger.

Charles Hannin, Ministre des Classes Moyennes, Clicheroux, Directeur Général des Eaux & Forêts et son adjoint M. Henriquet, le Comte Cornet d'Elzius, attaché de cabinet au Ministère de l'Agriculture, MM. Van Autgaerden, Directeur Général de la S.N.C.V. et A. Valcke, Directeur, le Président d'Ardenne & Gaume et Mme P. Staner; l'Ambassadeur de Roumanie et son épouse, M. Emmanuel Jadot et Madame, propriétaires et donateurs du « Bois du Pays », les députés permanents Gillard, représentant le Gouverneur de la province, Bastin et Bocq, MM. Gérard, bourgmestre d'Erezée, et ses collègues des communes avoisinantes.

Sous les vivats des écoliers des environs et des scouts qui agitaient des drapelets, S.A.R. le Prince Albert descendit de voiture accompagné de son secrétaire, M. Didisheim.

Après les présentations d'usage, le Prince souriant, serra les mains, apposa sa signature respectivement sur le Livre d'Or du T.T.A. et de la commune d'Erezée, puis, très simplement, prit place dans la baladeuse. Les personnalités s'installèrent dans les bons vieux wagons d'autrefois qui les étonnèrent certainement.

En plus des personnalités de sa suite, disons qu'environ cinq cents personnes accueillirent le Prince Albert. La cérémonie de l'inauguration de la Réserve Emmanuel Jadot, dans le cadre de « l'ANNEE EUROPEENNE DE LA CONSERVATION DE LA NATURE » donna lieu à discours pleins de promesses pour la sauvegarde de cette région : des allocutions remarquables furent prononcées relatives à la reconstitution du « Bois du Pays ».

Le Prince Albert coupa le ruban symbolique à l'entrée du Gros Thiers, fit une courte promenade dans le bois et but le verre de l'amitié en compagnie de tous les amis de la nature venus là si nombreux.

En cette mémorable journée du 20 juin 1970, le « TRAM TOURISTIQUE DE L' AISNE » a conquis son plus beau fleuron : la signature princière en tête de la première page de son Livre d'Or tout neuf !



Dans l'autorail, à l'avant-plan, Mgr Cammaert, le prince Albert et le ministre Héger. A l'arrière, on remarque M. Valcke, Directeur E. P.

(Photos Coerten)

ACTES DE PROBITE

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

GRUPE DU HAINAUT

Dépôt de La Louvière : Staquet Gilbert (portefeuille contenant 2.350 fr.), Van Dyck Albert (127 fr.).

Dépôt de La Louvière : Mitaine Hector (250 fr.).

Dépôt d'Ath : Mathieu Jean (portefeuille contenant 340 fr.).

Dépôt de Charleroi : Dumont André (sacoche 40 fr.), Daspremont Julien (montre dame), Cavillot Simon (porte-monnaie 5,50 fr.), Dubois Raymond (montre homme), Piron Jeannine (serviette 9,50 fr.), Noel Jh. (porte-monnaie 16 fr.), Cottiers André (bracelet argent), Hennaut Jacques (portefeuille 13,50 fr.), Burssens Robert (porte-monnaie 22 fr.).

Dépôt de Jumet : Denisty Jules (porte-monnaie 1.019 fr.), Callens Etienne (portefeuille 13 fr.), Callens Etienne (portefeuille 25 fr.).

Dépôt de Châtelet : Stas Marius (appareil photo).

Dépôt de Trazegnies : Elie Claude (montre-dame et bracelet).

Dépôt de Frasnes-lez-Buissenal : Corbisier Léon (portefeuille 370 fr.).

Dépôt de Quaregnon : Toubeau Roger (porte-monnaie 39 fr. et 2 billets de loterie) Hauteœur (porte-monnaie contenant 11 fr.), Guérit R. (porte-monnaie 83 fr.), Buys N. (porte-monnaie 50,50 fr.), Fleurquin A. (porte-monnaie 61,50 fr.), Honghe J.-M. (portefeuille 20 fr.), Hayez Marcel (sac de dame 1.510,25 fr.), Wins Laurent (portefeuille 600 fr.), Caudron Georges (documents personnels).

Dépôt de Nalinnes : Poucet Albin (portefeuille 300 fr.), Moore Gilbert (porte-monnaie 99 fr.), Scheiminger Georges (porte-monnaie 12 fr.).

Dépôt de Charleroi : Sénéchal Francis (bracelet argent), Laurent Hector (sac dame 5.000 fr.), Rogie Gérard (portefeuille 56 fr.), Van Bokestael (sacoche 341,75 fr.), Versaevl Claude (porte-monnaie 19,75 fr.), Laurent Hector (appareil photo), Vandermynsbrugge Jean-Paul (porte-monnaie 100 fr.).

Dépôt de Jumet : Yancis Willy (porte-monnaie 1.020 fr.), Deprez Marius (portefeuille 2fr.).

Dépôt de Trazegnies : Piret Sylvie (sacoche 63,25 fr.), Gaspard André (portefeuille 66 fr.), Elie Claude (montre dame or).

Dépôt de Châtelet : Billiau Jean (porte-monnaie 20 fr.), Claes Claude (porte-monnaie 96 fr.).

GRUPE DE LA FLANDRE OCCIDENTALE

Dépôt de Dixmude : Matte J. (valise et radio portative).

Dépôt de Courtrai : Meulenaere A. (575 fr.), Dedrie V. (sac en cuir), Carlier R. (800 fr.), Overbergh E. (radio portable), Defoort A. (2.000 fr.), Vandewalle J. (manteau de pluie).

Dépôt d'Ostende : Blomme Y. (1.000 fr.), Van Coillie R. (5 livres anglaises).

Dépôt de Knokke : Janssens R. (600 fr.), Van Zandweghe F. (3.190 fr.), Strubbe J. (une mappemonde).

Dépôt de La Panne : Verhaeghen L. (1.522 fr.).

GRUPE DE LIEGE

Dépôt de Bressoux : Fransen R. (122 fr.).

Dépôt d'Eupen : Leclercq H. (804 fr.), Michiels H. (195 fr.), Pelzer E. (58 fr. et 14.50 DM), Simon A. (3.250 fr.), Tillmans W. (330 fr.), Wintgens C. (montre-bracelet).

Dépôt de Liège St.-Gilles : Collart J. (775 fr.), Drion E. (80 fr., 20 florins et 20 fr.), Facheris A. (131 fr.), Soetewey A. (240 fr.).

Dépôt d'Omal : Dengis A. (80 fr.), Joannès H. (78 fr.), Tant R. (125 fr. et une montre).

Dépôt de Rocourt : Broeders G. (100 fr.), Libioulle L. (600 fr.), Proesmans H. (204 fr.).

Dépôt de Warzée : Jaa O. (216 fr.), Mottet M. (1.540 fr.).

GRUPE NAMUR - LUXEMBOURG

Dépôt de Florenville : Dort J. (556 fr.).

Dépôt de Florennes : Henuzet R. (40 fr. et documents), Lefebvre R. (70 fr.).

Dépôt d'Andenne : Souris J.B. (radio portative).

Dépôt d'Ermeton : Pirson M. (374 fr.).

Dépôt de Namur : Delcourt G. (1.266 fr.), Thiry R. (480 fr.).

Dépôt de Mariembourg : Dropsy U. (115 fr.).

Dépôt de Grand-Leez : Noel L. (736 fr.).

GRUPE DU BRABANT

Dépôt de Louvain : Daems F. (1.286 fr.), Bruers (700 fr.).

Dépôt de Tirlemont : Michaux W. (1.109 fr.).

Utilisation active des loisirs

Un cyclotouriste-randonneur !

Nous venons de prendre connaissance du palmarès sportif d'un agent du dépôt vicinal, d'Arlon, M. François Poncelet, qui au cours du mois de juin 1970 a effectué à vélo, un «Tour de France du Randonneur»; il a ainsi parcouru 4.900 km en moins de 30 jours, performance établie par 80 cachets de contrôle.

Depuis son entrée aux Vicinaux, en 1963, notre pédaleur fait partie du club de cyclotouristes de Virton.

Il a participé à de nombreuses randonnées, notamment Arlon-Lourdes (1.000 km) et Paris-Brest-Paris (1.200 km).

Cette année, ayant décidé de prendre part au «Tour de France randonneur», il s'est astreint dès l'hiver à un entraînement très sévère en se



M. François Poncelet.

rendant plusieurs fois par semaine à Longwy pour y faire de la natation ! Puis, ce furent, au printemps, les longues périodes d'entraînement sur route.

La première étape du Tour allait de Longuyon à Strasbourg et ensuite, jour après jour, il obtint ses 80 cachets obligatoires de contrôle sur la feuille de la Ligue Vélocipédique belge.

Parmi les 23 étapes, presque quotidiennes, réalisées par Poncelet, citons notamment celle de Prades (Pyrénées) à St.-Giron, soit 195 km avec 5 grands cols.

Notre «pédaleur» est légitimement fier de la performance qu'il n'a pu accomplir — il s'en rend compte — que grâce à la compréhension de ses chefs de Marloie et de Namur, qui lui ont permis de cumuler ses jours de congé et de récupération, ainsi qu'à l'esprit de camaraderie de ses collègues. Nous le félicitons chaleureusement pour son courage et son amour du VRAI sport amateur.

Une station entre cent: Dixmude

Le nom Dixmude rappelle la guerre de tranchées qui eut lieu de 1914 à 1918 dans ce coin de notre pays, ravagé par les obus et les mines mais qui ne fut jamais conquis.

En 1270, sous Guy de Dampierre, la ville fut ceinte de murailles et à la même époque, l'industrie du drap y connaissait une grande prospérité. Mais par suite de guerres entre la France et l'Angleterre, la laine anglaise ne put plus atteindre Dixmude et vers 1500 cette activité disparut.



La deuxième production de Dixmude a toujours été le beurre et le fromage; c'était une industrie sévèrement réglementée et jusqu'en 1850 la vente s'accompagnait d'un certain cérémonial.

Aujourd'hui une nouvelle industrie s'implante, celle du façonnage du diamant qui occupe déjà 350 spécialistes.

Dixmude, nœud ferroviaire vicinal.

En ce qui concerne les Vicinaux, Dixmude a joué un rôle important, car cette ville fut véritablement un nœud ferroviaire d'où se ramifiaient plusieurs lignes vicinales (V. carte).

La première ligne, Dixmude-Ypres-Poperinge fut ouverte le 25 septembre 1906; l'année suivante, le 29 juin, on inaugura la ligne Dixmude-Ostende.

Le 22 mars 1910 on pouvait atteindre Bruges, en tram à vapeur, en partant de Dixmude; cette ligne avait une section commune entre Dixmude et Leke avec la ligne Dixmude-Ostende.

On construisit enfin la ligne Dixmude-Roulers qui, entre Dixmude et



Nous avons pensé que de nombreux agents de Flandre occidentale aimeraient retrouver le souvenir de ce que fut la gare vicinale de Dixmude avant 1914. A droite, on distingue une machine à vapeur.

Woumen, avait une section commune avec la ligne Dixmude-Ypres-Poperinge; les sections Roulers-Staden et Staden-Woumen furent ouvertes à la circulation respectivement le 11 février et le 1er octobre 1911. La ligne Roulers-Langemark fut mise en exploitation le 1er mai 1913.

Ce réseau eut beaucoup à souffrir des opérations militaires durant la première guerre mondiale; c'est ainsi que les sections Beerst-Dixmude-Merkem, Klerken-Woumen, Roulers-Langemark et Elverdinge-Ypres furent complètement détruites.

À la fin de la guerre, en 1918, la ville de Dixmude était entièrement rasée, à l'exception d'une maison et d'une partie du dépôt vicinal. Celui-ci fut reconstruit dans le style original avec pignons espagnols, la Société Nationale fit également construire un grand atelier où furent réparés les locomotives, voitures, wagons et plus tard les autorails du réseau de la

Flandre Occidentale. Gravement endommagé en mai 1940, suite aux bombardements, la S.N.C.V. décida de transférer le centre de réparations à Destelbergen et de ne maintenir à Dixmude qu'un petit atelier d'entretien.

Durant la deuxième guerre mondiale les sections Roulers-Langemark et Merkem-Elverdinge furent démontées. Après les hostilités, les services ferrés furent progressivement remplacés par des autobus et c'est ainsi qu'aujourd'hui, Dixmude est le point de départ de sept lignes d'autobus qui conduisent à Roulers par Hoogledede ou Houthulst, ainsi que vers Ypres, Poperinge, Aartrijke, Bruges et Ostende.

Le chef actuel du dépôt de Dixmude est M. Kets, contrôleur, aidé dans sa tâche par son collègue, le contrôleur 't Kindt. Trente et un agents sont occupés à Dixmude et le dépôt dispose de 14 autobus.



De gauche à droite: R. Hardy, conducteur AB, D. Bourdeau, ouvrier qual. 1^e cl., R. Kets, G. Duchatelez, ouvriers qual. 1^e cl.