

Nos Vicinaux

Bulletin d'information

pour le personnel de la Société Nationale des Chemins de Fer Vicinaux

N° 172

SEPTEMBRE-
OCTOBRE 1974

29^e ANNEE

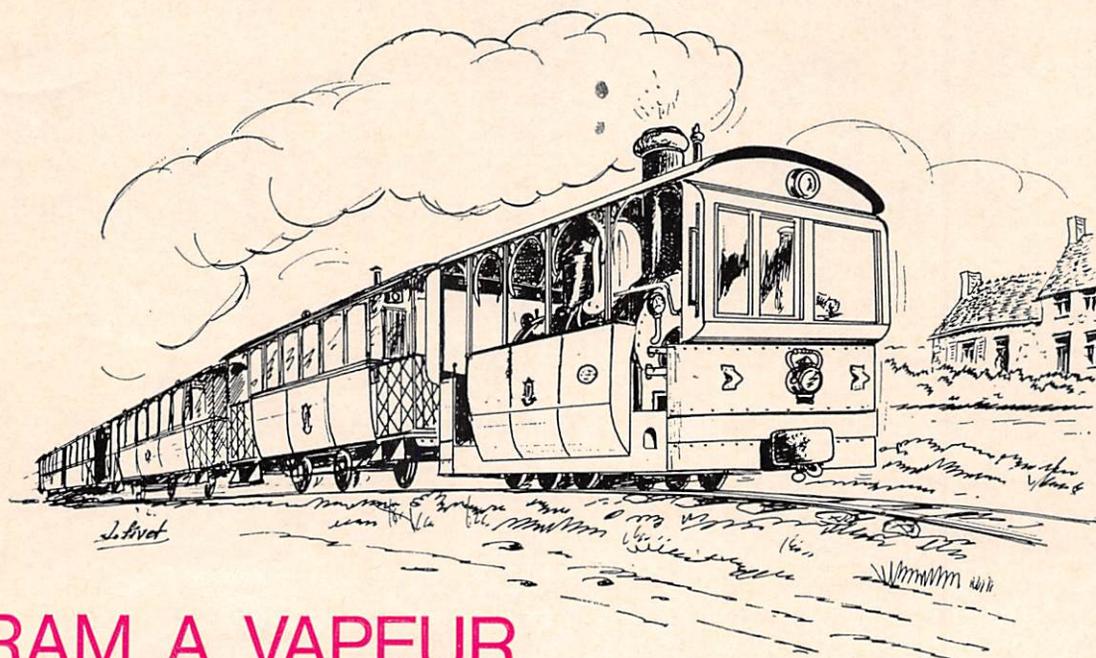
SOMMAIRE

- 2 Le tram à vapeur.
- 4 Histoire de la monnaie.
- 6 A l'approche de l'hiver.
- 13 25^e semaine du 3^e âge.
- 14 Promenade automnale.
- 16 Le téléphone.

Plusieurs de nos services publics d'autobus desservent la place du Maréchal Foch, à Louvain, d'où l'on jouit d'une vue en enfilade sur plusieurs monuments historiques de la ville.

(Photo E. Roels)





LE TRAM A VAPEUR

par Jean FIVET

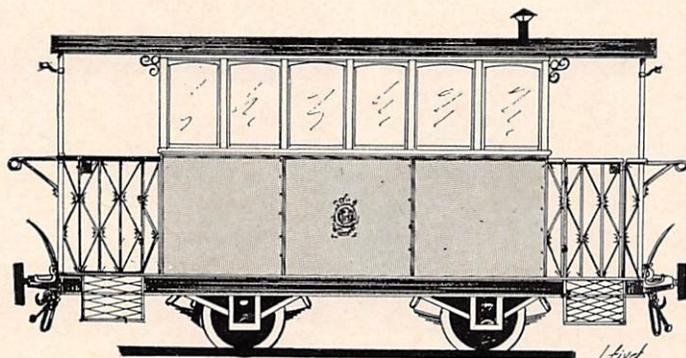
Au siècle dernier, les chemins de fer remplacèrent avantageusement les malles-poste sur les grandes lignes. Il fallait bien songer à faire aussi bénéficier du progrès les localités moins favorisées. La construction de chemins de fer à voie étroite fut donc décidée. C'est ainsi qu'apparut dans nos campagnes le tram à vapeur, qui succéda au char-à-bancs à traction chevaline.

Le vieux tram à vapeur mérite qu'on lui consacre quelques lignes, parce que plusieurs générations de facteurs sont venus journellement l'attendre à divers points d'arrêt pour remettre ou recevoir la dépêche de leur bureau, et parce qu'il fut une tranche bien pittoresque et très importante de la vie de nos grands-parents.

*
**

La locomotive avait deux postes de pilotage. Un pour le mécanicien et l'autre pour le chauffeur. Elle roulait indifféremment dans les deux sens et le mécanicien pouvait prendre place à côté du chauffeur.

Chaque convoi était composé d'une locomotive, de trois voitures pour voyageurs et d'un fourgon à bagages.



Voiture pour voyageurs.

Les voyageurs avaient accès aux voitures par les plates-formes qui se trouvaient à l'avant et à l'arrière de chaque remorque. En entrant dans la voiture par une porte coulissante, le voyageur trouvait de chaque côté d'un couloir central, une rangée de huit banquettes à deux places se faisant face deux à deux. Cela donnait un total de 32 places pour voyageurs assis. En cas d'encombrement, des voyageurs pouvaient encore prendre place debout sur les plates-formes. Celles se trouvant à l'avant étaient à déconseiller à cause des escarilles que l'on ne manquerait pas de récolter dans les yeux, dans les cheveux ou sur les vêtements.

Un receveur équipé d'une sacoche de cuir, comme en ont les encaisseurs et les livreurs, circulait dans les voitures pour délivrer et contrôler les billets. Ce receveur assurait aussi les fonctions de chef de train. A chaque arrêt, il surveillait la descente et l'embarquement des voyageurs et donnait aux machinistes le signal du départ au moyen d'une petite trompette de cuivre qu'il portait attachée à la bretelle de sa sacoche. Plus tard, cette trompette sera remplacée par un sifflet. Lorsqu'il le fallait, il manœuvrait les aiguillages. Cette opération terminée, il sautait sur la dernière plate-forme du train en marche. Combien de gamins, en voyant son adresse n'ont pas, comme moi, rêvé d'être à leur tour receveur de tram ?

Chaque voiture était équipée de freins à patins commandés par une manivelle qui se trouvait sur une des plates-formes. Ces freins étaient destinés à renforcer au besoin ceux de la locomotive. Lorsque le convoi abordait une pente forte et longue, on voyait le receveur se précipiter sur la plate-forme et manœuvrer la manivelle à grands tours de bras.

Pendant les mois d'hiver, deux banquettes de chaque voiture étaient enlevées pour faire place à un petit poêle-colonne, fixé sur une plaque de tôle épaisse, et à un bac à charbon. Le receveur alors, en passant dans les voitures avait pour mission sup-

plémentaire de charger et d'activer le feu. Tout se passait en famille dans ce bon vieux tram et il arrivait souvent qu'un voyageur habitué manipulât lui-même le tisonnier ou la pelle à charbon.

Le receveur avait encore la charge des lampes à pétrole dont chaque voiture était équipée. Plus tard, l'éclairage électrique viendra lui simplifier cette besogne.

Le personnel affecté à ces trams, comme les usagers, étaient des habitants des villages desservis par la ligne. Aussi, tout le monde se connaissait et s'interpellait par son prénom sinon par son surnom. Cette familiarité était parfois cause de perturbation dans les horaires. En effet, lorsque le tram stoppait ici pour permettre au machiniste de boire une tasse chez lui ou là pour qu'un voyageur puisse déposer, en passant, un colis chez un parent, il lui était souvent difficile de rattraper son retard avant le terminus. Comme tout le monde, à l'occasion, pouvait bénéficier de ces libertés, jamais personne ne songeait à se plaindre. Nos aïeux d'ailleurs savaient prendre le temps de vivre.

Le tram à vapeur était encore un haut lieu de la gaîté et de l'espièglerie des gens de chez nous. Combien de fois, par exemple, tandis que la petite locomotive s'élançait courageusement à l'assaut d'une côte, quelques loustics, profitant d'un moment d'inattention du chef de train, ne s'étaient-ils pas permis de bloquer les freins de chaque voiture ? C'en était trop pour la petite machine qui était forcée de s'arrêter. Il lui fallait reprendre un nouveau départ après que le receveur eût desserré les freins et, parfois, tiré l'oreille d'un gamin, qui n'avait, peut-être commis d'autre faute que de se trouver trop près d'une manivelle.

Autre exemple, cette farce courante sur la ligne de Namur-Saint-Gérard. A l'arrêt de Lesves-les-Anges un receveur profitait de l'attente de la correspondance venant de Bioul pour aller boire sa « goutte » au café voisin. Les machinistes alors se donnaient eux-mêmes le feu vert et le tram partait sans le receveur, qu'il attendait quelques dizaines de mètres plus loin. Le pauvre homme sortait du café et courait

le long de la voie. Il grimpait dans la dernière voiture et criait aux conducteurs : « On côp, mais nin deux savo. » (Une fois, mais pas deux savez-vous.) Tout était prévu, même l'amusement des usagers, et malgré ces petites irrégularités, le sifflet du tram à vapeur a souvent servi d'horloge aux travailleurs des champs.

Les voyageurs étaient toujours les mêmes, des paysannes avec leur grand panier posé sur leurs genoux, des cultivateurs que leurs affaires amenaient en ville, des miliciens en permission, des jeunes filles regagnant leur pensionnat ou un gosse à qui l'on avait promis un voyage en ville.

La plupart des arrêts étaient de simples haltes mais il y avait de distance en distance, une véritable gare, avec bureau, logement du préposé, hangar à locomotives et à voitures, pompe à eau et magasin de charbon. Ces gares étaient dirigées par un employé qui avait le titre de « Chef de station ». Pour les villageois, il était le « chef » tout court. On parlait des enfants du chef, du jardin du chef ou on allait « à l'chije » (à la soirée chez le chef).

Petit à petit, à partir de 1930, ces antiques convois furent remplacés par des autorails à mazout plus rapides, plus confortables. Mais pendant la guerre 1940-1945, la pénurie de carburant obligea la Société Nationale des Chemins de fer vicinaux à les remettre en service. Les vieilles locomotives recommencèrent à fumer et à siffler pour la joie de nos pères. A ce moment, les voitures n'étaient plus en bon état et il n'était pas rare, lorsqu'il pleuvait fort, de voir des voyageurs ouvrir leur parapluie à l'intérieur du tram. Aujourd'hui, les bus ont succédé aux autorails et aux trams électriques depuis plusieurs années et les vieux trams ont définitivement gagné le musée des vicinaux (à Schepdaal). Quelques locomotives ont trouvé un emploi de fin de carrière dans des usines ou des charbonnages et quelques remorques servent de vestiaires à des clubs sportifs.

N'empêche, je connais encore des vieux qui, pour situer un événement dans le passé vous disent encore : « C'était au temps du tram à vapeur... ».

(Article paru dans la « Revue des Postes Belges »).



Arrivée du tram à Gooreind, sur la ligne vicinale Anvers - Brasschaat - Wuustwezel (frontière). Des convois de ce type, souvent composés d'un nombre de wagons plus impressionnant encore, sillonnaient nos campagnes vers 1900.

L'HISTOIRE DE LA MONNAIE

Nos receveurs peuvent s'estimer heureux de ne pas devoir travailler à Yap, une des îles du Pacifique. Comme monnaie, on y emploie encore parfois des meules de moulin, d'un diamètre de 1 m environ et d'un poids de l'ordre de 100 kg !!!

Figurez-vous un voyageur montant dans un de nos autobus avec une « meule » de 100 kg, et qu'il faille, après déduction du prix du trajet, lui rendre 9 « petites » meules de 10 kg.

Vers 1900, une meule de 1.000 kg avait une valeur de 20 sacs de copra (amande de coco desséchée), soit environ 660 F. Les très grandes meules ne pouvaient évidemment passer de main en main. Elles restaient sur place, mais la propriété en était transmise à titre de paiement. Bref, un genre de virement bancaire avant la lettre.

Chez certaines peuplades primitives d'Amérique du Sud, il y a encore de la monnaie-tabac et en Alaska des nattes servent de monnaie. En Nouvelle-Guinée, on utilise des coquillages et en Afrique les pointes de lance sont considérées comme billets de banque et les pointes de flèche comme de la petite monnaie. En d'autres régions, on effectue des paiements avec du maïs et des graines de cacao.

Quand quelqu'un vit dans l'aisance, on dit parfois : « il a un gros tas ». Au Thibet c'était bien le cas, car on y comprimait des épices séchées, ou parfois du thé, en tablettes et celles-ci servaient de monnaie.

On dit aussi : « être riche comme Crésus ». Mais en fait, qui est donc ce fameux Crésus ? C'était un roi grec de Lydie, fabuleusement riche, qui, le premier, fit frapper, des pièces de monnaie en or pur, environ 600 ans avant J.-C. D'après ce qu'on en sait, la première pièce de monnaie fut frappée, en Europe,

sept siècles avant J.-C.; c'était une pièce comme nous les connaissons aujourd'hui, mais elle était ovale et fabriquée en électron, un alliage d'or et d'argent.

Ce sont les Grecs qui ont fait connaître la monnaie métallique aux Romains. Mais déjà vers 430 avant J.-C., Rome avait un système monétaire complet. On utilisa d'abord le cuivre comme matière première, puis, en l'an 269 avant J.-C., la première pièce en argent fut frappée. Les pièces en or et en argent servaient principalement pour le grand commerce tandis que les pièces en cuivre et en bronze étaient utilisées pour le paiement de la solde des mercenaires. On sait aussi que Carthage battait la monnaie plutôt pour payer la solde de ses armées en Sicile que pour favoriser les échanges commerciaux.

Après le déclin des civilisations méditerranéennes et les invasions germaniques en Occident, les Mérovingiens frappèrent des pièces de monnaie en or, d'après un système conçu auparavant par le grand empereur romain Constantin. Pépin le Bref introduisit l'argent comme métal monétaire et son fils Charlemagne créa un système monétaire qui s'est maintenu longtemps. La « livre » de Charlemagne fut la base de la monnaie durant de nombreux siècles.

Aux 10^e et 11^e siècles, le commerce était l'apanage des monastères et des châteaux. Mais, progressivement, le commerce se déplaça vers les villes et la mise en application de meilleures méthodes de travail, ainsi que l'accroissement de la population, favorisèrent l'expansion de la monnaie.

En 1520, Charles Quint introduisit un système monétaire, complété ultérieurement par quelques ordonnances, qui est à l'origine de la numismatique moderne dans nos pays. Sous le règne de Philippe II



Sculpture du 3^e siècle, représentant deux monnayeurs au travail (Deutsches Archäologisches Institut).



Une gravure du 16^e siècle, montrant un atelier de monnaie de l'époque en pleine activité (Osterreichische Nationalbibliothek).



Le double souverain en or (1612) des archiducs Albert et Isabelle (Bibliothèque royale).

(1555-1598), l'écu fit son apparition dans le système monétaire de nos régions. L'écu correspondait alors au thaler mis en circulation en 1484 au Tyrol par le duc Sigismund; au 16^e siècle également, on pouvait le trouver dans tous les pays de langue allemande.

Les archiducs Albert et Isabelle (1598-1621) ont introduit dans nos pays une des pièces de monnaie les plus remarquables de la série moderne : le double souverain en or, d'origine anglaise, qui représente les archiducs couronnés, vus de face sur un trône.

Les pièces de monnaie en circulation ne gardèrent pas toujours leur poids intégral en métaux précieux. Les pièces étaient d'une fabrication assez rudimentaire. Elles étaient frappées avec un marteau dans une matrice et les bords n'étaient pas protégés par des cannelures, de sorte qu'elles s'usaient rapidement. On pouvait facilement en découper un morceau, les limer ou y forer un trou. C'est ce que firent des filous. Les morceaux découpés, limés ou forés étaient refondus pour la fabrication de nouvelles pièces. La plupart des pièces de monnaie étaient dès lors détériorées soit par l'usage soit par la falsification. Il ne faut pas s'étonner que les boutiquiers de ce temps utilisaient une balance pour peser les pièces d'or ou d'argent qui leur étaient présentées.

En 1649, une invention du français Blondeau mit fin aux agissements desdits filous. Il créa les bords cannelés, ce qui permit de constater immédiatement si quelqu'un avait rogné les bords.

Blondeau fut appelé en Angleterre par Charles II, où il devint le responsable de la Monnaie. Bientôt Blondeau frappa sa monnaie cannelée, mais rapidement l'argent nécessaire à la frappe vint à manquer, car Charles II avait l'habitude de « faire rouler l'argent ». Charles II trouva la solution. Il fit fabriquer des rondelles en bois marquées de son sceau. Quand il eut des paiements à faire, il remit ces rondelles comme titres de créance. Un jour qu'il n'avait plus de métal précieux pour échanger les pièces de monnaie en bois qu'on lui présentait, il se demanda :

« Pourquoi les pièces en argent ont-elles cours et point celles en bois ? ». Il décida alors que les rondelles auraient également cours. Cependant, la monnaie en bois ne s'avérait pas pratique à l'usage; c'est la raison pour laquelle il la remplaça par des bouts de papier. Et voilà comment est né le papier-monnaie en Europe; les Chinois auraient déjà utilisé semblable monnaie vers le 9^e siècle.

Aux 17^e et 18^e siècles, on créa peu de nouvelles monnaies et, sous la domination autrichienne également, l'activité de nos ateliers de monnaie était fort réduite. Entre 1795 et 1822, pas un seul ne travailla régulièrement : la ville d'Anvers, encerclée par les alliés, en 1814, frappa des pièces de monnaie obsidionales portant les initiales de Napoléon et, ultérieurement, celles de Louis XVIII. A cette époque, il y avait principalement de la monnaie française en circulation. L'union entre la Hollande et la Belgique en 1814 entraîna, en 1816, la création d'un nouveau système monétaire basé sur le vieux florin, subdivisé en cent centimes.

La première loi monétaire du royaume de Belgique date du 5 juin 1832 et était fortement influencée par le système français. Les premiers billets de banque, avec indication de valeur en francs belges, furent émis par la Société Générale en 1837. En ce temps, le papier-monnaie n'était que peu utilisé : l'usage ne s'en répandit effectivement qu'après la fondation de la Banque Nationale de Belgique en 1850.

Au cours du premier siècle de l'indépendance belge les types de monnaie ne furent guère diversifiés : en général, ils représentaient l'effigie du souverain ou l'initiale de son nom, d'une part, et l'écusson de la Belgique ou le lion qui en constitue la partie principale, d'autre part. Depuis la fin de la guerre 1940-1945, ces effigies furent remplacées par des allégories empruntées à l'antiquité : Mercure et Cérès, par exemple.

Néanmoins que de chemin parcouru, depuis les premiers moyens de paiement !



Souverain en or (1691) de l'époque espagnole (Charles II) (Bibliothèque royale).

L'EMPOISONNEMENT PAR L'ALCOOL

MEME LE PREMIER VERRE...

peut perturber les réactions d'un conducteur. La résistance à la boisson dépend en effet essentiellement :

- de la corpulence : l'alcool agit davantage sur les « poids légers ».
- de la sensibilité individuelle : sont particulièrement vulnérables : les femmes,

les buveurs occasionnels, toxicomanes ou simplement « pharmacomanes » (calmants, amphétamines etc.); les personnes surmenées, nerveuses, surexcitées, émotives ou déprimées.

- du rythme d'absorption et, bien sûr, de la quantité consommée...
- du degré d'alcool, cela va de soi.
- du fait d'être à jeun ou non.

A jeun, l'alcoolémie est de 30 % plus élevée !

Le tableau ci-dessous ne doit en aucun cas être pris comme règle absolue. Il ne représente qu'une moyenne que les facteurs que nous venons d'énumérer peuvent toujours aggraver.

Taux d'alcoolémie	
	1 bière = ± 0,25 ‰
	1 vin = ± 0,25 ‰
	1 apéritif = ± 0,25 ‰
	= ± 0,50 ‰ = 1 « bon » whisky
	= ± 0,8 ‰ = 2 « petits » whiskies
	= ± 1 ‰

Effets

Un verre altère déjà les réactions de certains conducteurs. A fortiori, si leur résistance psychique ou physique est amoindrie.

L'appréciation des distances et de la vitesse est légèrement faussée (on croit avoir le temps de « doubler »...). Les réflexes sont un peu entamés.

Le conducteur se sent (trop) sûr de lui. Son attention se relâche. Son champ visuel se rétrécit insensiblement. Il résiste moins bien à l'éblouissement. Bref, il est réellement dangereux...

A partir de ce stade, le temps de la réaction visuelle et auditive augmente à mesure. La vision latérale est diminuée. Le conducteur devient rêveur mais roule beaucoup plus vite. Les autres lui paraissent maladroits...

N.B. : L'alcool n'est éliminé par l'organisme qu'à raison de 0,15 ‰ par heure.



**55 % DES CONDUCTEURS
D'AUTO ACCIDENTES
SONT SOUS L'INFLUENCE
DE LA BOISSON**
(Dr. G.R. Hoffman,
Professeur à l'Université de Gand)

Matières réfléchissantes



Dans l'obscurité, un piéton ne sera éclairé qu'à 30 m environ par les feux de croisement d'un véhicule. C'est-à-dire trop tard dans beaucoup de cas.

Un vêtement ou un accessoire réfléchissant (ceinture, brassard, autocollant etc.) le rendra visible à 135 m (300 m si le conducteur utilise ses feux de route).

Le produit réfléchissant a, en effet, la propriété de renvoyer la lumière des phares à sa source.

En ville, le danger d'invisibilité est, pour les cyclistes et les piétons, très réel également. Surtout par temps de pluie. Or, même sous l'éclairage public, l'objet réfléchissant s'illumine déjà à 100 m sous l'effet des feux de croisement. Et le conducteur, intrigué, ralentira immédiatement.

Si ceci vous laisse sceptique, songez au moins à vos enfants.

Pour tous renseignements, écrire à Via Secura, rue de la Loi 217 B, 1040 Bruxelles.

(Industrial safety - U.S.A.)



Après avoir porté des vêtements de protection toute une journée, on est content de pouvoir se changer.

(A.N.P.A.T.)

L'état des routes en hiver

Rappelons aux automobilistes obligés de prendre la route en hiver, par temps de brouillard, de neige ou de verglas, qu'il leur suffit de téléphoner à « Touring-Secours », au « Royal Automobile Club de Belgique », au « Royal Motor Union » ou à « Wacht op de Weg » (service de dépannage du « Vlaamse Automobilistenbond ») pour être renseignés sur l'état des routes qu'ils vont emprunter et sur les mesures de sécurité qui ont été, ou qui vont être, mises en œuvre.

Cinq numéros à noter :

« TOURING-SECOURS »

02/511.66.67

jour et nuit, pour un bulletin général de l'état des routes, enregistré préalablement et constamment remis à jour (les mêmes renseignements en néerlandais : 02/511.66.50).

02/512.78.90

de 7 h 30 à 22 heures, pour des renseignements sur un secteur de route déterminé en Belgique ou sur un grand itinéraire à l'étranger.

« ROYAL AUTOMOBILE CLUB DE BELGIQUE »

02/513.38.55

jour et nuit, pour renseignements généraux et particuliers.

« ROYAL MOTOR UNION »

041/32.15.15

tous les jours, de 8 à 18 heures, pour tous renseignements généraux et particuliers. La nuit, répondeur automatique.

« WACHT OP DE WEG » V.A.B.

031/31.31.31

jour et nuit, pour renseignements généraux et particuliers.

(C.G.T.)

NOS VICINAUX

Bulletin bimestriel d'information pour le personnel de la S.N.C.V.

Rédaction : rue de la Science 14 - 1040 Bruxelles

Téléphone : 511.59.90 — Ext. : 335 — C.C.P. 000-0003227-26

Editeur responsable : L. Vanderfaeillie, rue de la Science 14 - 1040 Bruxelles

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

Naissances

ADMINISTRATION CENTRALE

Sylvie chez Van Soye R. (Oudenburg)
Tina chez Lust R. (Gand)
Antonella chez Daese W. (Bruges)

ANVERS

Benny chez Elen K. (Rijkevorsel)
Werner chez Van Meel W.J. (St-Lenaarts)
Gitta chez Janssens P. (Anvers)
Inge chez Wevers J. (Malines)
Vicky chez Van de Pol J. (Weelde)
Jerry chez Vantournhout W. (Anvers)

FLANDRE ORIENTALE

Dorine chez Dick E. (Merelbeke)
Bart chez Van Caester H. (Zottegem)
Peter chez Verpaele R. (St-Amandsberg)
David chez Bostyn J.-P. (Oostakker)

HAINAUT

Sébastien chez Lescart M. (Vellereille)
Yannick chez Nyssens J.-M. (Tournai)
Sylvie chez Cardon J.-P. (Tournai)
Valérie chez Vandembulcke R. (Souvret)
Raphael et Christel chez Lierman J.-M. (Landelies)
Sébastien chez Dubois G. (La Bouverie)
Marie chez Agazzi J.-P. (Haine-St-Paul)
Olivier chez Piraux Cl. (Anderlues)
Laurent chez Hellemans R. (Marcinelle)
Denis chez Bouchez Fr. (Eugies)
Anne chez Dewilde M. (Trazegnies)

NAMUR - LUXEMBOURG

Corinne chez Delannoy L. (Ciney)
Catherine chez Colla J.-M. (Arlon)
Fabian chez Verlaïne M. (Tintange)
Philippe chez Paye J. (Forville)
Yves chez Germain R. (Andenne)
Nathalie chez Hairion J. (Spy)
Dimitri chez Brouir J.-L. (Havelange)
Valérie chez Bartiaux R. (Namur)
Laeticia chez Vandessel A. (Namur)

LIEGE

Stephane chez Bienkens F. (Horpmaal)
David chez Colinet A. (Hody)

BRABANT

Marina chez De Wit G. (Oudenaken)
Joël chez Goessens J. (Anderlecht)
Anne-Marie chez Eelen H. (Boortmeerbeek)
Dominique chez Cools A. (Anderlecht)

LIMBOURG

Geert chez Brauns H. (Kuringen)
Kurt chez Vandevort H. (Kuringen)

FLANDRE OCCIDENTALE

Wenny chez Maes C. (Bruges)
Peggy chez Vandecasteele Fr. (Kuurne)

Mariages

ADMINISTRATION CENTRALE

Ottevaere J. a épousé Mlle Seynaeve M.-R.

HAINAUT

Adam Chr. a épousé Mlle Devos J.
Zinque J. a épousé Mlle Devière Ch.
Degroote M. a épousé Mlle Lecocq J.
Mlle Gilbert M. a épousé Deschet R.
Vanderzippe M. a épousé Mlle Jonckheere E.

NAMUR - LUXEMBOURG

Moreau Cl. a épousé Mlle Ganhy M.-L.

LIEGE

Bormans A. a épousé Mlle Froidbise J.
Britte M. a épousé Mlle Renier Ch.

BRABANT

Joly J. a épousé Mlle Pasini G.
Francq M. a épousé Mlle André V.

LIMBOURG

Willems J. a épousé Mlle Nelissen M.
Leynen R. a épousé Mlle Desmit R.
Geutjens J. a épousé Mlle Maggen M.
Claes H. a épousé Mlle Theuwis J.

FLANDRE OCCIDENTALE

Beauprez P. a épousé Mlle Casteleyn Chr.

Agents des groupes mis à la pension

Mois de juillet et août 1974

	Années de service
ANVERS	
Joosen A., conducteur él.	41
De Smet A., receveur	34
FLANDRE ORIENTALE	
Van den Bulcke G., brigadier	36
Van Hove R., conducteur AB	43
Pieters C., chef de service 2e cl.	43
De Meester A., maçon spécialisé	42
HAINAUT	
Lavendy R., ouvrier qual. 1e cl.	30
Fautré L., conducteur AB	49
Van Severen O., conducteur AB	39
Bouchez A., ouvrier d'élite	38
Olivier G., ouvrier qual. 1e cl.	32
NAMUR - LUXEMBOURG	
Hennart E., ouvrier qualifié	36
Hance F., 1er contrôleur	48
Cohy E., cond.-rec. AB	48
Quoilin A., chef piocheur	49
LIEGE	
Gerard E., ouvrier qualifié	45
BRABANT	
Van Aerschot J., ouvrier qualifié	46
Nitelet Ch., ouvrier qualifié	29
Moonens E., brigadier	48
Mahauden A., ouv. qual. 1e cl.	29
Walravens Ch., ouvrier qualifié	42
Van Cutsem J., receveur	38
LIMBOURG	
Dirix A., cond.-rec. AB	47
Mekers K., ouv. qual. 1e cl.	47
FLANDRE OCCIDENTALE	
Van Droogenbroeck M., rédacteur	48
Nécrologie	
« Nos Vicinaux » présente ses condoléances et l'assurance de toute sa sympathie aux familles en deuil.	
AGENTS EN SERVICE	
ADMINISTRATION CENTRALE	
Van Wassenhove S., rédact. sél.	Age 50

ANVERS

Smits J., cond.-rec. AB 60
Luyten A., 1er ouvrier d'élite 48

HAINAUT

Lefebvre A., rédacteur 57

NAMUR - LUXEMBOURG

Laurent Z., cond.-rec. AB 44

BRABANT

Brisaert F., ouvrier qualifié 56

FLANDRE OCCIDENTALE

Dierickx-Visschers G., cond.-rec. AB 42

ALLOCATAIRES

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

ANVERS

Verschueren C., ouv. qual. 1e cl. 68
Gevers C., receveur 76
Frans Ph., receveur 85

FLANDRE ORIENTALE

De Lange A., piocheur 80
Moens E., conducteur él. 73
Colpaert K., freineur 77

HAINAUT

Dieudonné J., receveur 72
Colson M., conducteur él. 59
Guyaux G., contrôleur 70
Vander Stuyft C., contrôleur 72
Smal R., chef d'atelier 1e cl. 72
Leroy Fr., ouvrier qualifié 69
Lienard J., conducteur él. 79
Robert R., commis 2e cl. 73
Ost P., receveur 55
Tenret F., receveur 72
Herin A., receveur 77
Flandroit M., receveur 55

NAMUR - LUXEMBOURG

Leurquin P., cond.-rec. AB 66
Dufour R., piocheur 71
Colot O., ouvrier qualifié 83

LIEGE

Polinard J., receveur 62
Sente P., receveur 77
Verhaeren J., brigadier 79

BRABANT

Raveyts F., receveur 74
Sitou P., receveur 65
Van Houtvin E., cond.-rec. AB 56
Segers F., brigadier 80
Christiaens J., piocheur 71
Carlier J.B., manœuvre 86
Scherens H., nettoyeur 77
Van de Loock L., ouv. semi-qual. 77
Eraerts E., manœuvre 64
Segers S., ouvrier qualifié 83
De Ridder F., receveur 80
Weckx J., conducteur AR 85

LIMBOURG

Siborgs L., brigadier 86
Dupont H., instr.-cond. él. 70
Ramakers J., ouv. semi-qual. 66
Grosemans A., chef piocheur 72
Werelds J., contrôleur 65

FLANDRE OCCIDENTALE

Denecker H., piocheur 78
D'Haene C., chef piocheur 76

Monsieur J. HOUYET, inspecteur en chef, part en retraite

Docteur en droit et candidat-notaire, M. Houyet s'inscrivit en 1934 au barreau de Dinant. Il accomplit des stages auprès de praticiens éminents.

Mobilisé en 1939, il participa activement et valeureusement à la campagne de 1940, à l'issue de laquelle il fut fait prisonnier et endura cinq longues années de captivité.

A son retour en 1945, il devint commissaire de l'Etat au Ministère de la Reconstruction.

Lorsqu'il entra à la S.N.C.V., au mois de juin 1947, sa formation et les épreuves qu'il avait subies durant la guerre, l'avaient bien préparé, tant sur le plan professionnel que du point de vue humain, aux tâches qui l'attendaient.

Les difficultés de l'après-guerre avaient rendu nécessaire la création d'un service juridique où une connaissance approfondie du droit et une excellente technique juridique étaient requises. M. Houyet allait y faire merveille et y consacrer toute sa carrière.

De par ses fonctions, il lui appartient de donner des consultations sur tous les problèmes d'ordre juridique qui se posèrent aux divers services de la Société et, ce, dans les domaines les

plus variés allant de l'interprétation et de l'exécution de dispositions légales, réglementaires et contractuelles aux mesures préventives ou de sauvegarde, mises en demeure, procurations etc.



Des études fouillées écrites de sa main, concernant les questions soulevées par toutes les activités de la S.N.C.V., foisonnent. A noter que M. Houyet a rédigé également un cours de « Droit civil » à l'intention de notre enseignement professionnel.

En fait, la matière traitée fut aussi vaste, complexe et variée que celle des

diverses branches du droit (civil, commercial, pénal, social, public, administratif, fiscal), avec les procédures y relatives, et que celle de la législation belge.

M. Houyet se forgea rapidement une réputation d'homme érudit et compétent, à l'esprit cultivé, dont les avis furent écoutés et hautement appréciés.

Nous ne pouvons nous empêcher de rappeler également que beaucoup de ses amis et collègues, sans distinction de grade, faisaient appel à lui lorsqu'ils éprouvaient des difficultés d'ordre juridique ou autre; ils ne le firent jamais en vain et il les aida toujours généreusement de ses conseils et avis, ce qui contribua à lui valoir l'estime de tous ceux qui entrèrent en contact avec lui.

Il fut promu conseiller juridique adjoint en 1950, conseiller juridique en 1954 et inspecteur en chef (n.r.) en 1969.

Tous nos vœux l'accompagnent dans sa retraite qui lui permettra d'effectuer de fréquents et longs séjours dans le Midi de la France qu'il affectionne tout particulièrement et nous lui souhaitons de pouvoir longtemps encore manier les cartes en bridgeur distingué et averti qu'il est.

M. V. PEETERS, rédacteur, est pensionné

Lorsque M. Victor Peeters a été pensionné, le 30 juin 1974, la nouvelle causa malgré tout une certaine surprise. M. Peeters avait, en effet, dû quitter le service le 1er mai 1972 parce que son état de santé laissait à désirer.



M. Peeters avait été tailleur de diamants avant d'entrer en service le 17 février 1930, comme receveur à Merksem, où il fut nommé commis auxiliaire le 1er janvier 1946.

Il fut affecté à l'Administration centrale le 2 janvier 1951, nommé commis

le 1er janvier 1952 et rédacteur le 1er janvier 1956.

Nous lui souhaitons encore de nombreuses années de bonheur.

Décès de M. S. VAN WASSENHOVE

Le 13 août dernier, le personnel de l'Administration Centrale apprenait avec une pénible stupéfaction le décès soudain de M. Sylver Van Wassenhove.

Né à Elene le 3 mars 1924, M. Van Wassenhove entra en service le 22 mai 1945 en qualité de commis à la direction « Constructions et Contrôle », service du Matériel Fixe. Nommé rédacteur le 1er janvier 1949, il passa en 1956 au service des Assurances, alors en plein développement du fait de la centralisation de la gestion des accidents de circulation.

Dans cette branche, il sut faire apprécier ses qualités. Il devint rédacteur sélectionné le 1er janvier 1960.

Ses collègues garderont de lui le souvenir d'un compagnon de travail affable et prévenant.

A sa veuve et ses cinq enfants si cruellement touchés, nous présentons l'expression de nos bien sincères condoléances.

M. F. Thys est entré en service comme rédacteur à E/Insp le 16-7-1974. Mlle A. De Dobbeleer a rejoint les rangs de l'I.G. en qualité de commis le 16-8-1974. M. L. Caudron, wattman-receveur, est arrivé du Groupe du Brabant et exerce les fonctions d'huissier.

Flandre Orientale

Mise à la pension de M. C. PIETERS, Chef de mouvement de 1ère cl.

M. Pieters entra en service à Destelbergen comme conducteur-receveur, le 10 mars 1931, à l'âge de 22 ans. Sept ans plus tard, il fut muté à Eeklo et en 1940, il fut affecté au dépôt de Kalken.

Nommé contrôleur le 1er janvier 1942, il se dévoua sans compter pendant les tristes années de guerre et devint chef de dépôt de 2e cl. le 1er janvier 1946.

Il revint ensuite au dépôt de Destelbergen où il fut promu chef de dépôt de 1ère cl. et, deux ans plus tard, chef de mouvement de 1ère cl.

Fin 1968, cette belle carrière fut interrompue par la maladie, qui l'obligea



finallement d'abandonner le travail le 1er février 1972. Ayant atteint l'âge de 65 ans au 9 juillet 1974, il fut mis à la pension le 1er août dernier.

Nous lui souhaitons, ainsi qu'à son épouse, de jouir encore sans soucis d'une retraite bien méritée.

M. P. Slambrouck, commis, du dépôt d'Ostende, est affecté à Destelbergen depuis le 1-8-1974.

Hainaut

Décès de M. A. LEFEBVRE

C'est avec consternation que fut apprise la mort de M. Albert Lefebvre, attaché au bureau de La Louvière,

décédé inopinément à son domicile le 14-5-1974.

M. Lefebvre, qui était né le 13-1-1917, est entré à la S.N.C.V. le 1-7-1941, comme receveur.

Il fut nommé contrôleur le 1-1-1948 et accéda au grade de rédacteur le 1-1-1965.

C'était un travailleur infatigable, doté d'une haute conscience professionnelle et entièrement dévoué à la S.N.C.V.

« Nos Vicinaux » présente à sa veuve et à son fils Charles, programmeur-analyste sélectionné à l'Administration centrale, ses sincères condoléances.

Brabant

Ont été engagés au mois d'août :

— au dépôt de Louvain : Mlle Y. Bries, commis;

— au dépôt de Kessel-Lo : M. Y. Verheyen et Mlle A. Thijs, commis.

Bienvenue à la S.N.C.V.

Flandre Occidentale

M. M. VAN DROOGENBROECK est mis à la retraite après 49 ans de service

M. Van Droogenbroeck est entré en service le 1-8-1925 et avait donc passé 49 ans aux lignes côtières quand il prit sa retraite le 31-7-1974.

Au cours de la fête organisée à cette

occasion, M. Vervaeet, Chef de groupe, souligna ce que représente près d'un demi-siècle de dévouement.

M. Van Droogenbroeck commença sa carrière comme commis et devint successivement aide-comptable, commis de 1^e cl. et rédacteur. De 1927 à 1955, il était affecté à la comptabilité de la société fermière S.E.L.V.O.P. (Société pour l'Exploitation des Lignes Vicinales d'Ostende et des Plages belges) et s'occupa également de la comptabilité de la « Société auxiliaire des Transports et Travaux ». Il fut le responsable du bureau des recettes à Ostende-Quai, jusqu'au jour de son départ.



M. Vervaeet rendit aussi hommage à Mme Van Droogenbroeck qui a toujours stimulé et aidé efficacement son époux.

Un beau cadeau-souvenir fut ensuite remis à celui-ci.

« Nos Vicinaux » s'associe volontiers au conseil qui fut donné au nouveau retraité par M. Vervaeet, au terme de son allocution : « Restez actif et cherchez une occupation appropriée ».

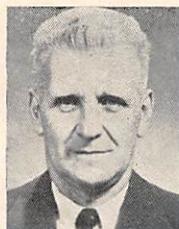
LES LONGUES CARRIERES



A. DIRIX
a débuté le 1-5-1927 et a été mis à la pension comme conducteur-receveur AB à Lanaken.



O. VAN SEVEREN
a débuté le 12-6-1935 et a été mis à la pension comme conducteur électrique à La Louvière.



L. FAUTRE
a débuté le 3-12-1923 et a été mis à la pension comme conducteur AB à St-Ghislain.



G. V. DEN BULCKE
a débuté le 4-7-1937 et a été mis à la pension comme brigadier à Destelbergen.



E. MOONENS
a débuté le 1-3-1926 et a été mis à la pension comme brigadier à Anderlecht.



A. QUOILIN
a débuté le 15-7-1925 et a été mis à la pension comme chef piocheur à Bouillon.



E. HENNART
est entré en service le 14-2-1938; il a été mis à la pension comme ouvrier qualifié à Andenne.



J. VAN AERSCHOT
est entré en service le 1-8-1928; il a été mis à la pension comme ouvrier qualifié à Louvain.



CH. WALRAVENS
est entré en service le 18-3-1932; il a été mis à la pension comme ouvrier qualifié à La Roue.



PH. POITIER
est entré en service le 20-2-1939; il a été mis à la pension comme brigadier à Liège.



R. THIENPONT
est entré en service le 1-4-1929; il a été mis à la pension comme conducteur-receveur AB à Destelbergen.



M. SIMONON
est entré en service le 17-10-1927; il a été mis à la pension comme ouvrier qualifié à Bressoux.

LES PROPOS DU CHEF TRAMBUS

TRAMBUS : Elle fait beaucoup de bruit, cette foreuse à main !

ELECTRICIEN : Cela ne me dérange pas, chef, surtout lorsque je pense à ce que j'ai lu, hier soir, dans le journal. Un électricien d'une usine de montage de voitures automobiles a été électrocuté en se servant d'une foreuse à main. Il y avait pourtant une bonne mise à la terre, de sorte que l'accident s'explique difficilement.

T. : Même si toutes les précautions élémentaires ont été prises, il faut toujours vérifier, avant de commencer un travail, si les outils électriques et leurs câbles sont en parfait état. Quelqu'un — ou quelque chose — a pu effectuer une traction sur le câble et détériorer la prise ou la fiche d'alimentation. Le fil conducteur a peut-être été arraché ou endommagé. Lors de la mise en service de l'appareil, les bouts de câble endommagés provoquent généralement un court-circuit. Mais ils peuvent aussi entraîner l'électrocution.

E. : En effet. J'ai vu, un jour, qu'on tirait sur le câble pour enlever la fiche hors de la prise de courant. On risque ainsi de détacher un fil de connexion.

T. : Bien entendu ! En aucun cas, on ne peut tirer sur le câble. On doit aussi, lorsqu'on a trébuché sur un câble ou qu'il a été piétiné, s'assurer que les bouts du câble sont encore bien fixés. Voyez-vous, il est indispensable de prendre ses responsabilités. Quand on a fait tomber un appareil, par exemple, on doit le signaler. Un accessoire s'est peut-être déplacé à l'intérieur de l'appareil, d'où peut résulter un isolement défectueux.

E. : Il y en a aussi beaucoup qui commettent l'erreur de vouloir redresser un câble tordu.

T. : D'accord. On peut endommager de cette façon la gaine isolante. Il est également imprudent de travailler avec le câble à proximité immédiate d'une source de chaleur, par exemple, quand un plombier utilise sa lampe à souder. Si le câble est brûlé, l'isolation carbonisée et désagrégée ne recouvre plus entièrement les fils conducteurs.

E. : C'est un fait qu'on trouve dans chaque famille un homme à tout faire, quelqu'un qui sait bricoler et tout réparer. Il peut être parfois dangereux de le laisser « arranger » les appareils et les câbles électriques.

T. : Quelle vérité, mon ami. On a vite fait de recouvrir un câble abîmé de l'un ou l'autre ruban isolant. Plus tard, le ruban isolant se détache, se détériore ou brûle et le fil dénudé est tout aussi dangereux qu'auparavant.

Il m'est arrivé de voir quelqu'un effectuer un branchement de fortune en introduisant tout simplement le bout des fils dans la prise de courant, à défaut de fiche normalisée !

Ne perdons jamais de vue qu'un fil électrique sous tension ressemble à un pistolet chargé, d'où peut jaillir la mort à tout moment.

NOUVELLES FACILITÉS POUR LES ABONNÉS SCOLAIRES

Depuis la rentrée des classes, de nouvelles facilités sont consenties aux écoliers sur notre réseau.

Auparavant, les abonnés scolaires ne pouvaient utiliser leur abonnement que les jours de classe et devaient, d'autre part, accomplir le trajet entre leur domicile et l'établissement scolaire sans pouvoir interrompre leur voyage.

Ces restrictions viennent d'être supprimées et la période de validité des abonnements scolaires a été fixée comme suit :

- a) Les abonnements contractés pour la durée annuelle des cours sont valables à partir de la date d'ouverture des cours jusqu'à la fin de ceux-ci;
- b) Les abonnements contractés pour un trimestre scolaire sont valables :
1er trimestre : du 1er jour de l'année scolaire au 31 décembre inclus,
2e trimestre : du 1er janvier au dimanche de Pâques inclus,
3ème trimestre : du lundi de Pâques au dernier jour de l'année scolaire inclus.

Pendant la durée de validité de leur abonnement, les abonnés scolaires peuvent maintenant voyager **tous les jours de la semaine indistinctement**, aussi bien les jours de classe que les dimanches et jours fériés, jours de congé ou de vacances etc.

Il n'y a plus, dès lors, de limites aux possibilités de déplacement entre les points de départ et d'arrivée indiqués sur la carte d'abonnement, pendant la durée de validité de celle-ci.

Par ailleurs, les abonnés scolaires peuvent dorénavant monter ou descendre à n'importe quel point situé sur le trajet normal à effectuer entre leur domicile et l'établissement scolaire fréquenté. Pour le dire en « termes vicinaux », ils peuvent donc scinder le voyage mentionné sur la carte d'abonnement.

Ces nouvelles dispositions offrent de nombreuses possibilités et des avantages certains à bon nombre d'écoliers et favorisent, par surcroît, l'écoulement du trafic des voyageurs en simplifiant les travaux de vérification de notre personnel.

Championnat cycliste de Belgique 1974 pour le personnel de la S.N.C.V.

Le dimanche 8 septembre dernier, le traditionnel championnat cycliste s'est disputé à Dixmude.

Trente-quatre participants de plus de 35 ans se présentèrent pour la première course, qui était organisée sur une distance de 35 km et dotée de 5.000 F de primes et de prix.

Dès le premier tour, les favoris Farazijn, Rooms, Torfs et Nijns se portèrent en tête du peloton et forcèrent l'allure. Au 6^e tour, le peloton doubla déjà certains concurrents malchanceux ou ... trop corpulents. Au onzième et dernier tour, Nijns s'échappa et prit 200 m d'avance, mais le favori local Etienne Farazijn le rattrapa, le dépassa et franchit la ligne d'arrivée avec 100 m d'avance. Il était champion pour la 4^e fois.

La coupe pour le coureur le plus âgé revint à Marcel Balza (55 ans) de Jumet, la coupe pour le dépôt le plus éloigné échut aux coureurs d'Arlon et la coupe d'étain pour le dépôt ayant les deux coureurs le mieux placés fut remportée par Oostmalle.

La course pour les « moins de 35 ans », sur une distance de 70 km et dotée de 10.000 F de primes et de prix, avait réuni trente et un participants. Ronald Rosseel, qui courait encore chez les amateurs l'an dernier, partait grand favori, mais le champion en titre Balcaen et le coureur local Gilbert Farazijn étaient fermement décidés à se battre. Effectivement, Farazijn et Roels tentèrent de s'échapper mais

Rosseel contrôla la course et, au 4^e tour déjà, il lâcha tous ses concurrents et parcourut les autres 18 tours en solitaire. Balcaen qui avait accompli le plus gros travail en poursuite, fut encore battu au sprint.

Le dépôt d'Assebroek s'attribua la coupe d'étain pour les trois coureurs le mieux classés, et le challenge pour les trois coureurs le mieux classés dans les deux courses fut gagné par le dépôt d'Asse.

LES ARRIVEES

a) Course des « plus de 35 ans » :

1) Etienne Farazijn (Dixmude); 2) Gustaaf Nijns; 3) Raoul Room; 4) Emiel Van de Kerckhove; 5) John Torfs; 6) Robert Van Opré; 7) Robert Vandenberghe; 8) Franciscus Brams; 9) Léo Van Ostayen; 10) Georges Vanderheid; 11) Marcel Vercruysee; 12) Daniël Ballegeer; 13) Robert Erauw; 14) Jos Danneels; 15) Julien 't Kindt.

b) Course des « moins de 35 ans » :

1) Ronald Rosseel (Ostende); 2) Henri Roels; 3) Léo Swerts; 4) José Balcaen; 5) Luc Charlier; 6) Gilbert Farazijn; 7) Jean Alaerts; 8) Alain Laenen; 9) Lucien Boone; 10) Jimmy Verslype; 11) Roger Meulemans; 12) Frans Bouwmans; 13) Robert Vandenberghe; 14) Ivan Billaey; 15) Roeland Ramman; 16) Julien Heyninck; 17) Robert Amand; 18) Louis Deckers; 19) Robert Meesschaert; 20) Eddy Deros; 21) Jacques Geutjes.



Etienne Farazijn, pour la 4^e fois champion des plus de 35 ans.



Ronald Rosseel, le nouveau champion des moins de 35 ans.

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.

ANVERS

Dépôt de Tjalkstraat : Verresen J. (600 F).
Dépôt de Turnhout : Cornelis F. (portefeuille + 1.800 F), Keersmaekers L. (porte-monnaie + 502 F).

FLANDRE ORIENTALE

Dépôt de St-Niklaas : Decap G. (1.100 F).
Dépôt de Hofstade : Verbeiren Fr. (615 F).
Dépôt de Destelbergen : De Maertelaere A. (1.400 F), Schiettecatte J. (600 F), De Cock R. (1.040 F).

HAINAUT

Dépôt de Quaregnon : Crapez P. (portefeuille + 1.251 F).

NAMUR - LUXEMBOURG

Dépôt d'Ohey : Leclercq J. (1.242 F).
Dépôt de Mariembourg : Magin A. (8.087 F).

LIEGE

Dépôt de Bassenge : Cornelis M. (3.250 F).
Dépôt d'Eupen : Wintgens C. (866 F).
Dépôt d'Omali : Dengis A. (547 F).
Dépôt d'Oreye : Bollén J. (820 F).

BRABANT

Dépôt de Nivelles : Vlassenbrouck A. (porte-monnaie + 816 F).
Dépôt de Louvain : Boghe J. (porte-monnaie + 438 F), Vanderwaeren R. (portefeuille + 355 F).
Dépôt de Cureghem : Moenaert P. (sac à main + 3.256 F).
Dépôt d'Overijse : Langendries H. (porte-monnaie + 7.420 F).

LIMBOURG

Dépôt de Hasselt : Lenskens H. (2.200 F), Doucet G. (2.660 F), Swinnen J. (1.111 F).
Dépôt de Maaseik : Beemans F. (890 F).

Dépôt de Lanaken : Vaassen P. (532 F).
Dépôt de St-Trond : Freson R. (montre).

FLANDRE OCCIDENTALE

Dépôt de Courtrai : Loosvelt R. (portefeuille + 1.980 F), Louage G. (sac à main + 1.500 F), Deloof G. (porte-monnaie + 928 F), Vroman H. (portefeuille + 800 F).
Dépôt d'Ostende : Hoorne J. (porte-monnaie + 4.050 F), Vanmassenhove A. (porte-monnaie + 2.992 F), Vandamme R. (porte-monnaie + 1.106 F), Vandromme J. (porte-monnaie + 4.460 F), Vanhee J., (sac de dame + 3.758 F), Logghe M. (montre), Vandamme R. (montre de dame), Demets F. (portefeuille + 2.700 F), Claeys Y. (appareil de photographie).
Dépôt de Knokke : Lierman M. (porte-monnaie + 4.203 F), Lierman M. (porte-monnaie + 4.302 F), Deweerdt D. (chèque de 500 F + carnet de chèques).
Dépôt La Panne : Cloet W. (sac en toile + 5.320 F).

25^e SEMAINE DU 3^e ÂGE 10-17 novembre 1974

La 25^e Semaine du 3^e Age sera axée sur la lutte contre l'ennui et le sentiment d'inutilité dont se plaignent certaines personnes âgées qui n'ont pas réussi à donner un sens au temps libre dont elles disposent.

Certes, cette situation est due, en grande partie aux intéressés eux-mêmes car, à un certain moment, ils ont négligé de faire l'effort de volonté indispensable pour réussir leur vie de pensionné.

Mais elle est aussi l'affaire de l'ensemble de la société.

Il faudrait veiller à ce que les attitudes, les habitudes, les lois et les structures ne soient plus conçues seulement en fonction des jeunes et des adultes, mais aussi en fonction de ce 3^e Age que ces jeunes et adultes atteindront plus que probablement un jour.

La prochaine Semaine du 3^e Age propose à tous d'élever la qualité de vie des seniors en leur donnant des occasions d'épanouissement, de créativité, de perfectionnement, en leur permettant d'être actifs et utiles compte tenu de leurs expériences, connaissances et capacités acquises ou latentes.

Les occupations manuelles et physiques aussi bien qu'intellectuelles, qu'il serait d'ailleurs souhaitable d'alterner, devraient concourir à ce but.

A ceux qui le désirent, il faudrait confier des activités à temps réduit, des missions et tâches diverses, existantes ou à créer, qui leur conserveraient une certaine participation à la vie active.

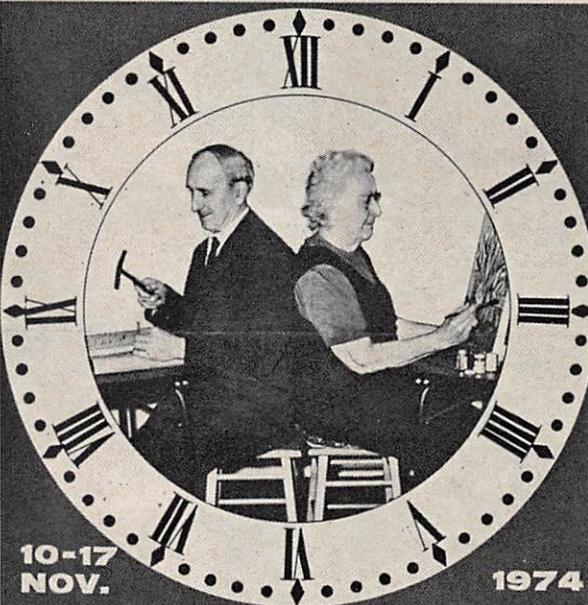
D'autres devraient être encouragés lorsque, tout à coup, à 65 ans... ou plus, ils se découvrent des talents nouveaux, parce que les circonstances s'y prêtent enfin.

Bien d'autres moyens de valoriser le budget-temps des seniors devraient être envisagés. Citons, par exemple, la visite des trésors de notre patrimoine artistique qu'il y aurait lieu de favoriser, en facilitant les déplacements des seniors et spécialement ceux des moins valides, pour lesquels il importe peut-être encore le plus de pouvoir « donner aux heures toute leur valeur ».

Bref, grâce à un vaste élan de solidarité, le 3^e Age devrait devenir une période de plénitude où l'on pourrait « être » et s'épanouir dans cette société que l'on a aidé à créer et dont on continue à faire intégralement partie.

C'est là l'objectif de cette Semaine du 3^e Age... et de toutes les semaines qui la suivent.

**DONNER AUX HEURES
TOUTE LEUR VALEUR**



10-17 NOV. 1974

**semaine du
3^e AGE**

LE TRAM A VAPEUR AUX PAYS-BAS

Nous avons reçu en lecture un petit ouvrage écrit en néerlandais et intitulé « De stoomtram », œuvre de M. W.J.M. Leideritz, auteur déjà d'une histoire des trams à chevaux en Hollande.

Cette fois, M. Leideritz relate l'épopée des trams à vapeur, leurs débuts héroïques, leur apogée, leurs vicissitudes et leur déclin.

Ce récit, très bien écrit, est parsemé de détails surprenants et d'anecdotes savoureuses qui facilitent la lecture.

Le livre est abondamment illustré de photos de trams à vapeur de tous types, parmi lesquels certains de fabrication belge ayant circulé dans les régions frontalières. Il contient également une liste détaillée des lignes à vapeur exploitées, avec la date de leur mise en service et de la fin de leur exploitation.

(80 pages - 5,50 florins - C.C.P. Pays-Bas 508.609 - Editions « De Alk », Rozenstraat 22, Alkmaar, Pays-Bas).

IL FAUT SIGNALER LES RISQUES, OU « MIEUX VAUT PREVENIR QUE GUERIR »

« Sire, on a menacé de me tuer », dit un jour Triboulet à François I^{er}.

Le roi, qui aimait beaucoup son bouffon le rassura :

« Si quelqu'un osait te tuer, dit-il, je le ferais pendre dans le quart d'heure qui suit ».

« Ah ! Sire, s'écria Triboulet, j'aimerais mieux que ce fût dans le quart d'heure qui précède. »

(A.N.P.A.T.)



PROMENADE AUTOMNALE EN FORÊT DE SOIGNES

La Forêt de Soignes constitue un poumon de verdure pour Bruxelles et le Brabant, qui est à préserver soigneusement en ces temps d'agitation et de pollution de l'environnement.

Une promenade à travers cette forêt est un délassement d'une qualité exceptionnelle en toute saison. Nous donnons cependant la préférence à l'automne, cette époque de l'année qui transforme la forêt en la parant de mille et une couleurs.

Le vent souffle autour des troncs de hêtres rectilignes, on est saisi par l'odeur spéciale des feuilles en décomposition et les pas s'enfoncent dans un humus gras et lourd.

Avant de se mettre en route, il est prudent de se procurer un plan de la forêt et de se munir de bottes ou de bottines étanches et d'un bon imperméable. De nombreuses et agréables promenades peuvent alors être effectuées en parcourant les divers chemins traversant la forêt.

A maintes reprises, les hommes ont porté atteinte à ce patrimoine magnifique que tant de capitales étrangères nous envient. De l'ancienne « Carbonaria Sylva », la forêt charbonnière, il ne subsiste que peu de chose; actuellement, il s'agit en somme d'un bois replanté en grande partie de hêtres. Au moyen âge, on y a fait des coupes sombres et aux 16^e et 17^e siècles, elle fut ravagée par les armées d'occupation, qui y livraient parfois bataille. Napoléon y fit abattre près de 20.000 chênes en vue de cette invasion de l'Angleterre qui n'eut jamais lieu et, quand il essuya sa défaite définitive à Waterloo, une partie de ses troupes était stationnée dans la forêt. Léopold II fit percer à travers la forêt l'avenue de Tervuren entre Bruxelles et sa rési-

dence d'été de Tervuren. Et aujourd'hui, les constructeurs de routes sont à l'affût pour en grignoter encore certaines parcelles.

Mais heureusement, les hommes n'y ont pas seulement détruit; ils y ont aussi accompli du travail constructif. En 1727, on s'inquiétait sérieusement de la disparition progressive du bois et on décida de procéder à sa restauration au moyen de plantations de hêtres. Mais ce n'est qu'en 1843, après quelques dernières coupes, que la forêt fut enfin sauvée. L'Etat belge en fit l'acquisition et en confia la gestion à l'Administration des Eaux et Forêts. Il ne restait plus que 4.400 ha de cet énorme domaine boisé.

La forêt et les environs ont attiré les penseurs et les artistes. Des ordres monastiques s'établirent dans cette verdure splendide: les cisterciens y fondèrent l'abbaye de La Cambre en 1201, les dominicains Val Duchesse en 1261, les augustins le prieuré de Groenendaal en 1343 et le Rouge Cloître en 1367, tandis que l'archiduchesse Isabelle y fit construire un couvent de capucins en 1626. Le grand mystique Jean de Ruusbroec fut le fondateur et le premier prieur du prieuré de Groenendaal. Le peintre Hugo van der Goes vint chercher le repos au Rouge Cloître et y succomba à la folie en 1482. Charles-Quint séjourna souvent à Groenendaal et au Rouge Cloître et y tint de nombreuses et de brillantes parties de chasse. Charles de Lorraine fixa sa résidence d'été à Tervuren et fut pendant 30 années un fervent visiteur de la forêt.

De grands peintres l'ont représentée sur leurs toiles. Bruegel de Velours (1568-1625) s'y promena régulièrement et la forêt figure sur bon nombre de ses tableaux. Le sculpteur Rodin se

laissa fasciner par elle. Rik Wouters (1882-1916) vécut et travailla dans les environs, à la Citadelle à Boitsfort; René Stevens (1858-1938), dont le monument est érigé à côté de la Source de l'Empereur, fut un des grands défenseurs de la forêt. Alfred Bastien y vécut et y réalisa une partie de son œuvre.

A la lisière de la Forêt de Soignes, notamment à Overijse, naquit un de nos grands humanistes et philologues, à savoir Juste Lipse (1547-1606), dont le buste en bronze trône fièrement sur la place qui porte son nom. Dans une de ses lettres, Juste Lipse écrit en 1600 à son ami Jean van den Wouwer : « Je suis né à Overijse, une commune particulièrement attrayante en raison de sa salubrité, ses étangs et sa situation ». Cette appréciation n'a rien perdu de sa valeur et est toujours d'actualité. On peut s'arrêter devant la belle maison communale, l'église et la vieille « Kellebron », pour quitter ensuite le centre et jouir de la beauté des collines, des nombreux étangs (avec toutes sortes d'oiseaux aquatiques), des innombrables sources et paysages. Des conifères, des saules, des hêtres rouges, les manoirs, les serres, les chemins creux... les paysages sont si variés et si paisibles qu'ils créent le calme et la détente, ce qui nous permet de nous évader de notre vie trop trépidante.

Dans le cadre d'un article de périodique, il est bien entendu impossible de relater toutes les curiosités à découvrir aux alentours de la Forêt de Soignes. Un gros ouvrage n'y suffirait d'ailleurs pas. Nous ne pouvons toutefois omettre de faire état d'une des communes les plus intéressantes de notre pays, notamment Tervuren, qui a été appelée parfois un peu présomptueusement le Versailles belge. Les ducs brabançons, Charles-Quint, les archiducs Albert et Isabelle, le prince Charles de Lorraine séjournèrent souvent au château. De ce château, qui fut rasé par Joseph II en 1781, il ne subsiste que quelques dépendances, dont la chapelle et les bâtiments qui servent de caserne.

Le nom de Léopold II restera lié pour toujours à celui de Tervuren. Le 1er mai 1867, l'impératrice Charlotte (sœur de Léopold II et veuve de Maximilien, empereur du Mexique), qui avait perdu la raison à la suite de la mort tragique de son époux, se fixa définitivement dans l'ancien pavillon du Prince d'Orange. Le bâtiment fut la proie des flammes dans la nuit du 3 au 4 mars 1879. Sur l'emplacement des ruines, Léopold II fit construire le premier musée du Congo, à l'occasion de l'exposition coloniale de 1897 à Tervuren.

Le musée actuel d'Afrique centrale fut érigé entre 1904 et 1909 et inauguré officiellement par le roi Albert le 30-4-1910, le roi Léopold II étant décédé entre-temps (le 17-12-1909). La chapelle baroque, dédiée à St-Hubert, qui fut construite par les archiducs Albert et Isabelle d'après le plan de Coeberger, est également un monument très intéressant à visiter.



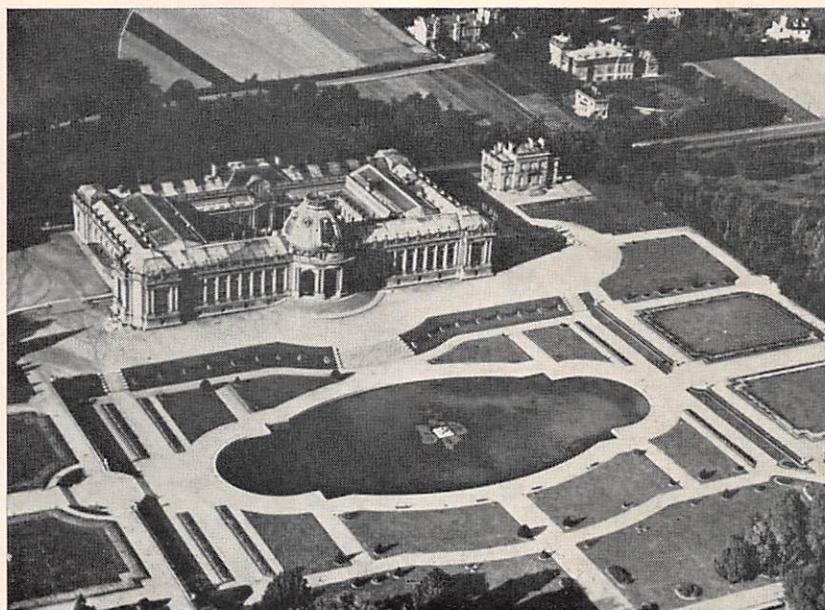
De grandes personnalités de notre monde artistique ont apprécié Tervuren. L'architecte Henry van de Velde habita jadis, au n° 1 de l'avenue Albert, une maison qu'il avait construite en 1930. Tervuren fut aussi très recherché par les peintres.

Le plus représentatif des peintres de « l'Ecole de Tervuren » est sans conteste le grand H. Boulenger (1837-74); à retenir également A. Asselberghs et E. Huberti.

Les endroits que nous venons de citer peuvent être atteints facilement

au moyen des autobus des Vicinaux. Les services Bruxelles - Hoeilaart - Overijse - Wavre et Bruxelles - Overijse, au départ du Quartier Léopold à Bruxelles, ainsi que le service Bruxelles - Hamme-Mille - Louvain, avec départs à Bruxelles-Nord (gare d'autobus) et au Quartier Léopold, offrent de nombreuses possibilités à cet égard.

On peut se rendre dans une de ces nombreuses localités typiquement brabançonnaises, pour y visiter les diverses curiosités, et se promener dans ce qu'on a appelé quelquefois « la plus belle forêt d'Europe ».



Tervuren : le musée (Photo C.G.T.).

LE TÉLÉ- PHONE

Le mot téléphone provient de deux termes grecs : « télé » = loin et « phoné » = voix. Littéralement, il signifie donc = voix lointaine. En effet, le téléphone est réellement un appareil qui permet de se parler de loin par voie électrique.

Dans l'antiquité déjà, on chercha le moyen de transmettre la voix sur une grande distance. On avait remarqué que les vibrations se propageaient mieux par les corps solides, comme le bois, que par l'air.

Quoiqu'il n'entre pas dans nos intentions de faire l'historique du téléphone, nous ne pouvons nous empêcher de faire état d'une expérience peu banale.

En 1782, un moine bénédictin de l'abbaye de Citeaux, dom Gauthey, proposa à l'Académie des Sciences de Paris un téléphone acoustique de son invention. Il préconisa la pose de longs tuyaux en plomb entre deux points. L'intensité du son ne diminuait que légèrement dans ces tuyaux et dom Gauthey prétendit pouvoir se faire comprendre à 100 km de distance. On fit un essai sur une longueur de 800 m; on utilisa les tuyaux de la conduite d'eau de Challet. L'essai réussit entièrement. La situation du Trésor ne permit toutefois pas un essai sur une grande échelle. Tout le monde admira l'inventeur... mais les choses en restèrent là.

Quand on parle téléphone, on pense toutefois immédiatement à Bell. « J'ai contemplé la merveille des merveilles ! » s'écria Sir William Thomson en 1876, lors d'une réunion de savants anglais. Il revenait de l'exposition universelle de Philadelphie où il avait essayé le premier téléphone de Bell. Celui-ci avait, en effet, réalisé une grande invention, quoique la transmission du son semble à nos yeux modernes la simplicité même.

Un téléphone est constitué de deux parties principales, l'« émetteur » et le « récepteur ».

Dans l'émetteur se trouve une petite boîte ronde remplie de grains de carbone. Cette boîte est recouverte d'une feuille métallique mince, le diaphragme. Quand on parle devant l'orifice ou l'émetteur, le son de la voix fait vibrer le diaphragme. Le mouvement de va-et-vient du diaphragme comprime et libère successivement les grains de carbone.

Il y a contact électrique entre le téléphone de votre interlocuteur et votre propre téléphone. Lorsque le diaphragme comprime les grains de carbone, le passage du courant électrique est plus important; lorsque les grains sont libérés, il y a moins de passage de courant. L'intensité du courant dans les fils téléphoniques varie donc continuellement, suivant les vibrations du diaphragme.

Dans le récepteur, il y a également un diaphragme. Celui-ci se trouve devant un aimant. La force avec laquelle l'aimant attire le diaphragme dépend de l'intensité du courant. Si la force d'attraction est élevée, le diaphragme se rapproche de l'aimant, et si elle est faible, le diaphragme s'en éloigne. Le mouvement de va-et-vient du diaphragme produit des ondes qui atteignent l'oreille comme des sons.

L'intensité du courant étant déterminée par le diaphragme de l'émetteur, le diaphragme du récepteur vibre de la même manière. Les sons recueillis par l'émetteur sont donc égaux à ceux qui sont produits par le récepteur. Cela donne l'impression que le son sortant du récepteur a été retransmis par les fils téléphoniques.

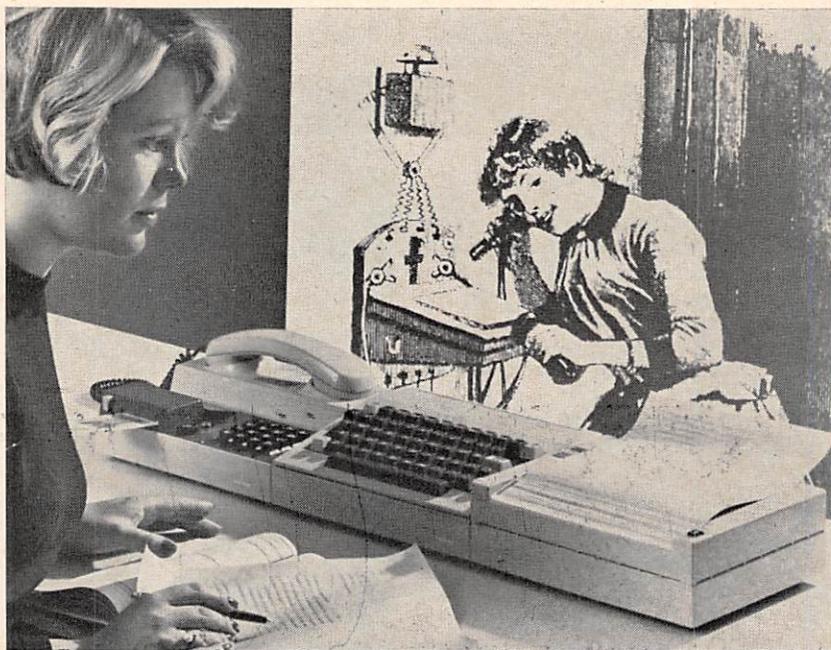
Voilà brièvement esquissées les notions élémentaires du fonctionnement du téléphone.

La modification des numéros de téléphone intervenue récemment prouve que de grands progrès en matière de téléphonie peuvent encore être escomptés. La station terrienne belge de télécommunications spatiales en est un autre exemple frappant. On peut faire la connaissance de cette station à Lessive, au sud-est de la province de Namur.

Une antenne de 30 m de diamètre et d'un poids de 53 tonnes en constitue la grande attraction. Grâce à cette antenne et un satellite évoluant à 36.000 km d'altitude, une communication téléphonique avec l'autre bout du monde s'établit maintenant en un instant.

À Lessive, où des visites guidées ont lieu du 1er mai au 30 septembre, on peut aborder un sujet passionnant et d'actualité : les télécommunications spatiales.

Allo, ici Lessive : nous attendons votre visite.



Un montage photographique avec un téléphone de 1889 et un appareil moderne perfectionné, utilisable en liaison avec un ordinateur (Photo de presse Siemens).