

NOS VICINAUX

Périodique bimestriel pour le personnel de la S.N.C.V.



A droite de l'autobus, la belle maison de maître, ornée de ferronnerie d'art, abrite le siège de notre direction régionale de Namur. (Photo E. Roels)

LA VOITURE ARTICULEE POUR CHARLEROI ET LE LITTORAL



Maquette grandeur nature de la partie avant du nouveau tram. (Photo BN)

Dans le numéro précédent de « Nos Vicinaux », une vue de face de la maquette grandeur nature de la voiture articulée pour le semi-métro de Charleroi et les lignes du Littoral illustre l'article consacré à l'exposition de la S.N.C.V. à Ostende. A la lecture de cet article, on n'aura pas manqué de relever que M. Storme, Président du Conseil d'administration de la Société, déclara, lors de l'inauguration officielle de cette exposition, que deux prototypes de cette voiture motrice étaient actuellement en construction et qu'une première commande de 85 unités, qui sera suivie d'une seconde de 18 unités l'an prochain, avait été soumise à l'approbation ministérielle. 50 de ces voitures sont destinées au réseau de la Côte et 55 à celui de Charleroi.

Au total, le programme de la S.N.C.V. porte sur 105 voitures d'une nouvelle génération, dont la conception a été réalisée par les services d'étude de notre Société. La modernisation du matériel ferroviaire vicinal est donc bel et bien à l'ordre du jour.

Dans la magnifique plaquette « Société Nationale des Chemins de fer Vicinaux », parue récemment, les caractéristiques de la nouvelle motrice, maintenant définitivement fixées, sont clairement exposées. Nous en présentons ici l'essentiel.

Spécification générale.

Compte tenu des rayons de courbure réduits en maints endroits des réseaux auxquels le nouveau matériel est destiné, le choix s'est porté sur une motrice articulée à 3 bogies, avec possibilité de couplage de trois véhicules au maximum. Les voitures seront à deux postes de conduite pour Charleroi et à un seul poste de conduite pour le Littoral. La capacité des véhicules, fonction de la fréquence de passage admissible et de la densité de la population, sera de l'ordre de 183 places.

L'équipement de traction comporte deux moteurs série à courant continu, deux hacheurs de courant entrelacés à thyristors et la commande électronique de ces deux hacheurs. Ceux-ci permettent d'éviter les chocs lors des démarrages et des freinages, ce qui favorise le confort des voyageurs. La captation de courant se fait par un pantographe à commande électrique à distance.

Malgré le rapprochement relatif des arrêts, on compte atteindre une vitesse commerciale élevée, grâce à des taux d'accélération et de décélération importants.

Description de la caisse.

Il s'agit d'une caisse en acier, avec ossature autoportante soudée et tôles extérieures participant à la résistance de l'ensemble. Le revêtement intérieur est constitué de panneaux en matériaux synthétiques teintés dans la masse.

L'isolation thermique et acoustique est réalisée par des produits isolants de revêtement et une suspension adéquate des groupes suspendus sous caisse. Les niveaux de bruit sont limités à 66 dB à l'intérieur et à 80 dB à l'extérieur de la voiture.

Le dessin des glaces du pare-brise est particulièrement soigné et la glace centrale comporte des filaments incorporés afin d'assurer un dégivrage parfait. Les vitres de long pan, panoramiques, sont en verre teinté.

L'éclairage normal est assuré par 2 rangées latérales continues de tubes fluorescents alimentés par convertisseurs individuels à partir du 110 V, avec interrupteur crépusculaire. L'éclairage de secours en 110 V (batterie) est mis en fonction automatiquement quand l'éclairage normal fait défaut.

Un chauffage par air pulsé sur résistances est réglé automatiquement d'après la température régnant à l'intérieur de la voiture et peut servir de ventilation en été.

Portes.

Il y a quatre doubles portes à deux vantaux pour les véhicules du littoral et huit portes à deux vantaux pour les véhicules de Charleroi, à mouvement louvoyant vers l'intérieur. Le déverrouillage s'effectue depuis le (les) poste(s) de conduite avec ouverture locale individuelle, par bouton poussoir et fermeture automatique.

Des marchepieds mobiles sont prévus pour quais bas. Le sens d'ouverture et la hauteur des quais sont déterminés par des balises de voies (Charleroi).

Les portes sont munies de plusieurs dispositifs de sécurité :

- dispositif acoustique avertissant les voyageurs de l'imminence de la fermeture;
- marches sensibles empêchant la fermeture aussi longtemps qu'un voyageur se trouve sur le marchepied;
- impossibilité de démarrer avec une porte ouverte;
- bords sensibles provoquant l'ouverture automatique en cas d'obstacle au moment de la fermeture.

Bogies.

La voiture est munie d'un bogie porteur, au centre, et de deux bogies extrêmes du type monomoteur. Les moteurs à ventilation forcée (215 kW en régime continu ou 228 kW en régime unihoraire), sont disposés longitudinalement et entièrement suspendus sur le châssis du bogie.

Une double suspension est réalisée, la première par des éléments en caoutchouc, la deuxième par des coussins d'air. De plus, les roues sont munies de blocs de caoutchouc entre la jante et le bandage.

Conduite du véhicule.

L'équipement de conduite comporte :

- une pédale de sécurité, dite de veille, sur laquelle le pied gauche du conducteur doit constamment être posé, le relâchement ou l'enfoncement total de cette pédale ayant pour effet de supprimer le courant de traction, de freiner énergiquement et d'actionner un avertisseur;

- une pédale de traction et une pédale de freinage, toutes deux actionnées par le pied droit du conducteur;
- un commutateur d'inversion du sens de marche, actionné à la main pour la marche avant ou arrière.

Un dispositif spécial empêche le pivotement des roues au démarrage ainsi que leur glissement au freinage.

Les organes de commande et les appareils de contrôle sont efficacement groupés et facilement accessibles.

Équipement de freinage.

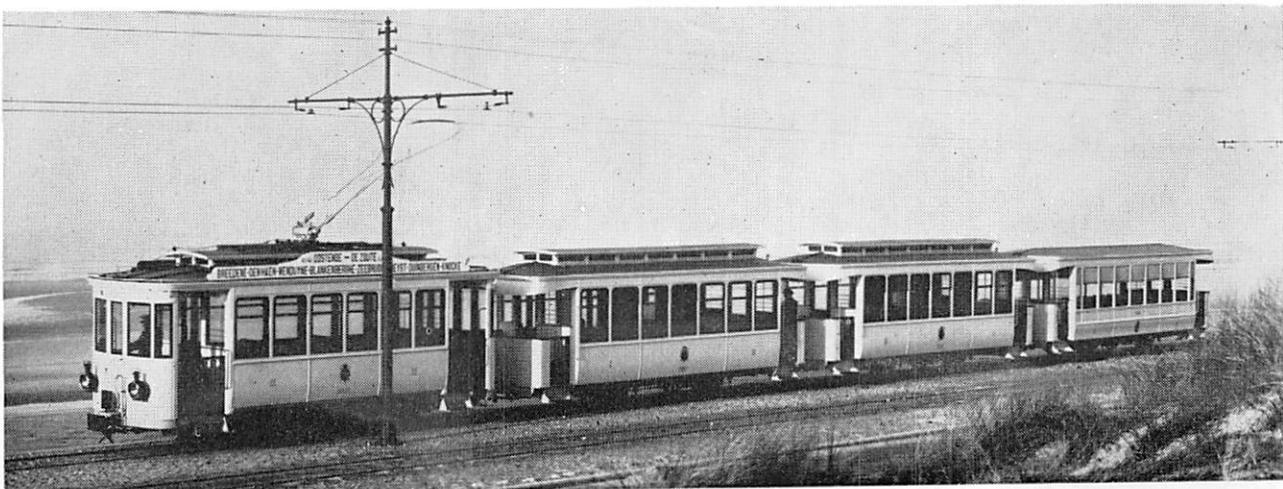
La voiture est pourvue de plusieurs dispositifs de freinage électriques et pneumatiques, afin d'assurer la sécurité des voyageurs dans toutes les circonstances :

- 1) Freinage de service :
 - pour des vitesses supérieures à 4 km/h : un frein par récupération et rhéostatique + freins à disques du bogie porteur;
 - pour des vitesses inférieures à 4 km/h : freins à disques montés sur tous les essieux (bogies moteurs et porteur);
- 2) Freinage d'urgence : au freinage de service maximum s'ajoute celui obtenu par six patins électro-magnétiques sur rails;
- 3) Freinage de secours : par pédale de veille ou par poignées intérieures de freinage de secours, qui suppriment la traction et appliquent simultanément les freins à disque et les patins sur rails;
- 4) Freinage d'immobilisation : par freins à disques montés sur les essieux des bogies moteurs, actionnés mécaniquement par ressort et libérés par air + freins à disques montés sur les essieux du bogie porteur et actionnés directement par air.

*
**

Il est clair que le public disposera bientôt au Littoral et à Charleroi de voitures qui présenteront tout le confort que permet actuellement la technique moderne. Les moyens de transport en commun se modernisent résolument.

CARACTERISTIQUES GENERALES	Charleroi	Littoral
Longueur hors tout	22,880 m	22,880 m
Largeur hors tout	2,500 m	2,500 m
Hauteur depuis le rail jusqu'au-dessus de la toiture	3,260 m	3,260 m
Hauteur intérieure	2,195 m	2,195 m
Hauteur du plancher	0,860 m	0,860 m
Nombre de voyageurs assis	38	59
Nombre de voyageurs debout (6/m ²)	146	132
Nombre total de voyageurs	184	191
Empattement d'un bogie	1,800 m	1,800 m
Distance d'axe en axe des bogies	6,750 m	6,750 m
Tare	31,5 t	31,5 t
Puissance régime unihoraire	456 kW	456 kW



Vers 1930, une rame vicinale type, au littoral. Quel contraste par rapport au matériel vicinal moderne et quelle évolution depuis lors !

BRUXELLES – GRIMBERGEN ET BRUXELLES – WEMMEL, DERNIERES LIGNES VICINALES ELECTRIQUES DU BRABANT

Le 31 juillet 1978, les trams circuleront pour la dernière fois sur les lignes Bruxelles - Grimbergen et Bruxelles - Wemmel. Dans la soirée, ils furent remplacés par des autobus.

Cet événement marque un terme à l'exploitation, par la S.N.C.V., de lignes ferrées dans le Brabant. Les trams vicinaux firent leur apparition à Bruxelles il y a plus de 90 ans, à savoir, le 8 septembre 1887, entre Bruxelles et Schepdaal (direction Ninove). Le 1er février 1888, ils circulèrent entre Bruxelles et Lennik (direction Leerbeek et Enghien) et, le 1er août 1889, le premier tronçon de la ligne vers Haacht, entre la Place Ste-Croix à Ixelles et l'Eglise Ste-Marie, était mis en exploitation. La ligne de Bruxelles - Grimbergen - Humbeek vit le jour le 14 septembre 1889, tandis que la ligne Bruxelles - Wemmel fut ouverte à la circulation le 10 juillet 1911.

Ce sont les travaux du métro bruxellois qui ont hâté la disparition des deux dernières lignes vicinales électriques du Brabant. En effet, l'extension du métro vers le Heysel aurait nécessité, à la place Emile Bockstael, d'importants travaux de déplacement des voies vicinales et des frais énormes qui ne se justifiaient plus, puisque la substitution des autobus aux trams était d'ores

et déjà prévue pour un proche avenir.

La ligne Bruxelles - Grimbergen est la section subsistante de la ligne vicinale Bruxelles - Grimbergen - Humbeek, qui fut concédée à notre Société par arrêté royal du 2 juillet 1887. A Bruxelles, le terminus se trouvait à Laeken, rue de Vrière, à plusieurs kilomètres du centre de la ville.

Le 23 janvier 1890, M. Fris, président à l'époque du Conseil d'administration de la S.N.C.V., fut reçu en audience particulière par le roi Léopold II, qui l'entretint de la S.N.C.V. et plus particulièrement du prolongement de la ligne Bruxelles-Humbeek jusqu'à la gare du Nord à Bruxelles. La concession pour ce prolongement, demandée le 12 juillet 1890, nous fut accordée par arrêté royal du 24 mars 1891.

Les travaux furent menés rondement; la ligne, prolongée le 15 mai 1890 jusqu'au Pont de Laeken, via la rue Marie-Christine, atteignit le 1er mai 1891 l'Allée Verte et la gare du Nord. Mais déjà, en ces temps-là, des travaux d'infrastructure (il s'agissait alors d'installations portuaires) obligèrent notre Société, quelques années plus tard, d'en modifier le tracé entre la rue Marie-Christine et l'Allée Verte.

Le 1er avril 1908, fut inauguré le

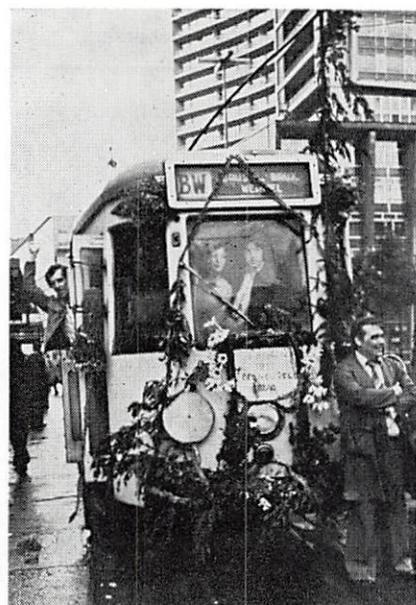
nouveau trajet par la place Saintelette, le boulevard Léopold II, le boulevard du Jubilé, le boulevard Em. Bockstael et la place Em. Bockstael. C'était toujours le temps de la traction à vapeur. Notre illustration montre, au pont rustique de Laeken, un tram à vapeur se dirigeant vers la ville.

L'ère de l'électrification était cependant arrivée. Elle se réalisa successivement: le 21-4-1909, sur la section Bruxelles (Nord) - Gros-Tilleul; le 17-8-1909, sur la section Gros-Tilleul - Strombeek - Grimbergen; le 6-8-1925, sur la section Grimbergen - Humbeek. Une nouvelle extension, entre Strombeek et Het Voor, un quartier de Vilvorde, fut encore construite après la dernière guerre mondiale et mis en service le 31 août 1952. A noter que la section Grimbergen - Humbeek fut démontée en juin 1916 par l'occupant, pendant la première guerre mondiale. Elle fut reconstruite et réouverte au trafic le 23-5-1920.

La ligne Bruxelles - Wemmel, quant à elle, mise en service le 10 juillet 1911, fut exploitée immédiatement en traction électrique. Les premières trac-tations pour la construction de cette ligne eurent lieu en 1904, mais l'étude proprement dite ne fut entamée qu'en 1907.



A gauche, le dernier « Grimbergen » et, à droite, le dernier « Het Voor ».



Le dernier « Wemmel ».

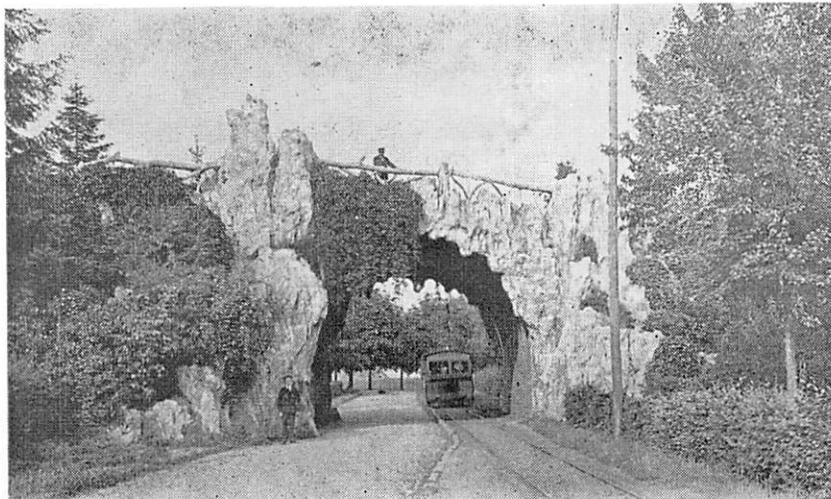
Le gouvernement souhaite la fusion du capital de la nouvelle ligne avec celui de la ligne Bruxelles - Humbeek, puisqu'elles avaient des parcours communs près de la capitale. Mais certaines communes s'y opposèrent résolument. Ce n'est qu'en 1909 que le gouvernement consentit finalement à donner son accord sur la constitution d'un capital distinct pour la ligne Bruxelles - Wemmel.

Les deux lignes qui viennent d'être supprimées ont évidemment joué un rôle important dans la vie des habitants de la région, qui se trouvaient, en effet, dans un état d'isolement peu enviable. Les citadins, par ailleurs, appréciaient hautement leur mise en service parce qu'elles facilitèrent entre autres les excursions dans la campagne environnant la capitale.

Le Gros-Tilleul était un point de départ idéal pour des promenades, vers les serres et le parc de Laeken, la tour japonaise ainsi que le pavillon chinois. Beaucoup allaient à Grimbergen pour y visiter l'église baroque, les moulins à eau et les magnifiques fermes de la région.

En été, de longs convois transportaient les visiteurs des kermesses locales et les amateurs de pêche qui se rendaient au canal de Bruxelles - Willebroek, à Humbeek.

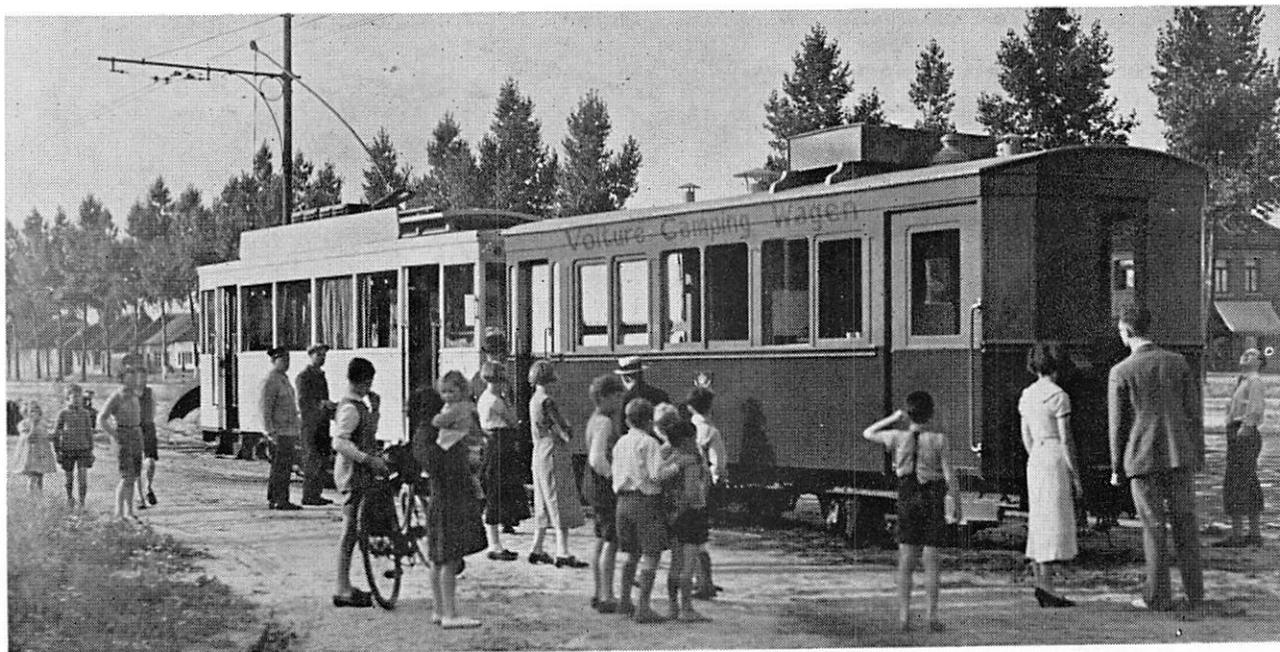
A certains arrêts, les voyageurs pouvaient, en attendant le tram, se désaltérer tranquillement dans un café tout proche, où un drapeau rouge à la porte, avertissait les conducteurs des trams que des clients désiraient s'embarquer. Au Gros-Tilleul, une maisonnette abritait aussi bien le bureau vicinal que le café. La maisonnette figurant sur la carte postale (datant des années 1900) reproduite dans le présent article, a encore subsisté pendant une trentaine d'années.



Un vapeur au pont rustique, à Laeken.



Au Gros-Tilleul, jadis.



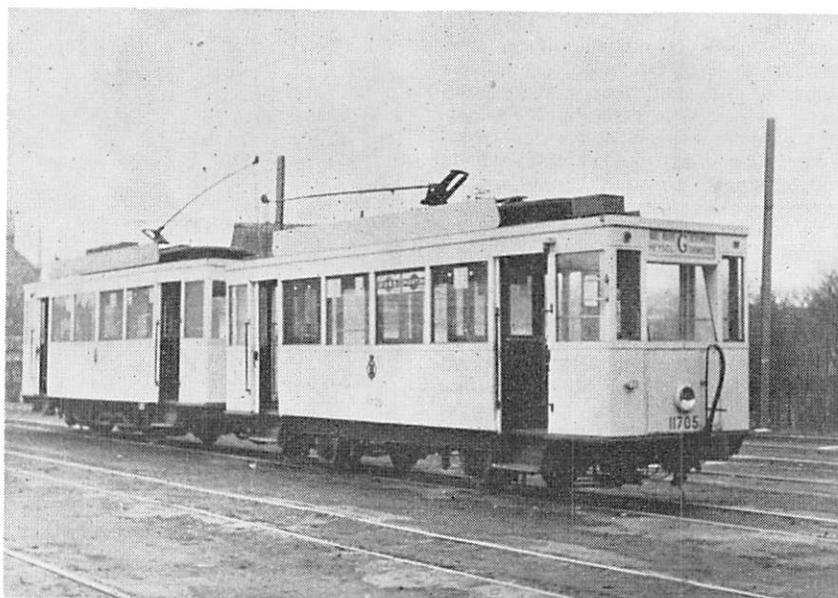
L'arrivée d'une voiture-camping, le long du canal à Humbeek.

Ce qu'on ignore souvent, c'est qu'à Humbeek se trouvait également un lieu de stationnement pour les voitures-camping que la S.N.C.V. a mis, entre 1937 et 1939, à la disposition de sa clientèle. Il s'agissait de voitures-fourgons, habilement transformées, comportant couchettes, évier, et, déjà, un réchaud à gaz butane. Il est à penser que seuls quelques « anciens » se souviennent encore de ce genre de vacances démocratiques !

En ce qui concerne spécialement la ligne de Wemmel, elle connut ses heures de gloire lors des expositions universelles de 1935 et 1958 qui se sont tenues au Centenaire. On notait aussi toujours la grande foule à l'occasion des manifestations sportives qui se déroulaient au stade du Heysel.

Rappelons, pour terminer, que, pendant la dernière guerre mondiale, bon nombre de voyageurs utilisaient la ligne Humbeek-Grimbergen-Bruxelles, tout comme tant d'autres lignes vicinales d'ailleurs, pour transporter des victuailles destinées à remédier à l'insuffisance du ravitaillement officiel.

Les habitués ont évidemment gardé de « leurs » trams des souvenirs attendrissants et inoubliables, qu'ils raconteront encore à leurs petits-enfants. Ils n'ont également pas voulu manquer le moment historique des derniers trajets. C'est par centaines qu'ils leur ont apporté un adieu mémorable. Les conducteurs n'oublieront pas l'événement de sitôt, tant était grande l'animation le long du parcours qu'ils ont si longtemps effectué quasi dans l'indifférence générale.



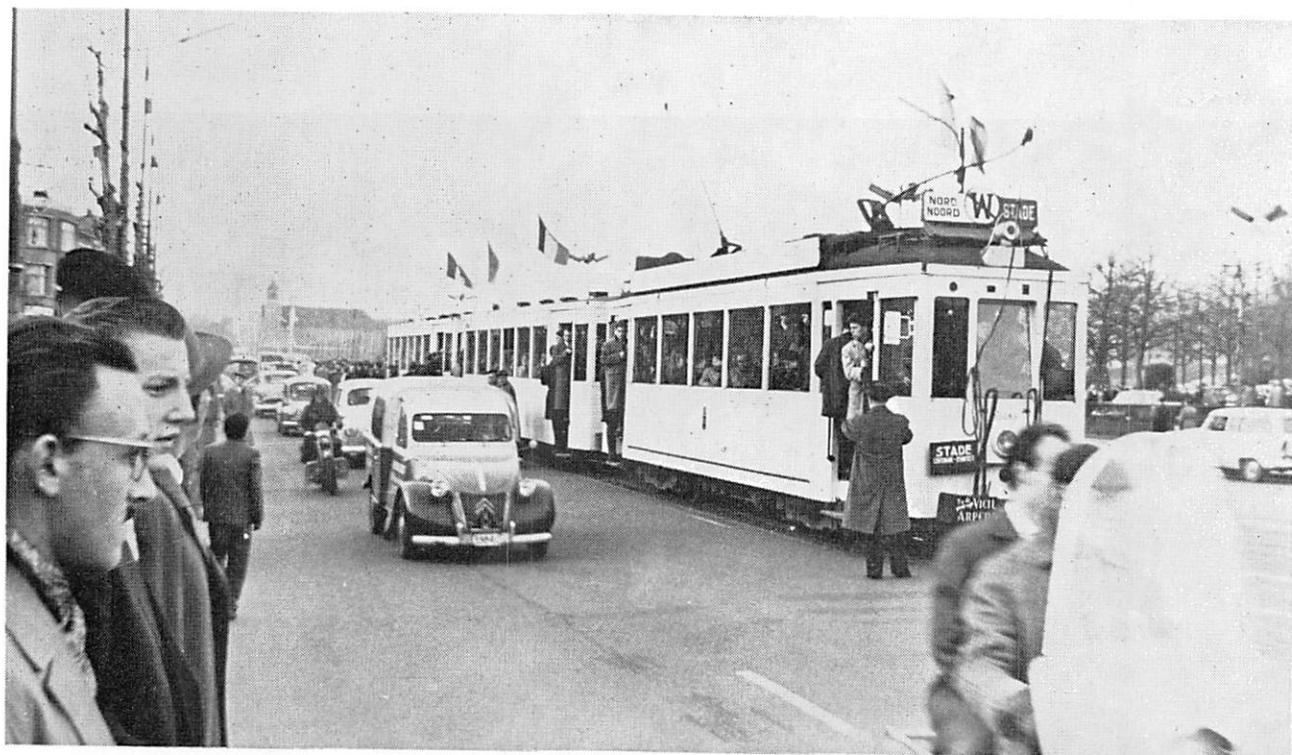
Une rame jumelée, dont la remorque comporte un poste de conduite rudimentaire, pour faciliter les manœuvres aux terminus. Construit dans notre atelier de Cureghem, ce matériel, doté de deux perches de captation de courant, n'a circulé pour ainsi dire que sur les lignes qui viennent d'être supprimées. (Photo P. De Backer)

Les derniers départs eurent lieu à 20 h. à Bruxelles vers Wemmel (motrice 9096), à 20 h. 15 à Bruxelles vers Grimbergen (motrice 9271) et à 20 h. 37 à Strombeek vers Het Voor (motrice 9101).

Les derniers trams, constamment photographiés, furent abondamment fleuris et salués, à Wemmel, par la fanfare de Brussegem et, à Grimbergen,

par la fanfare locale et des chanteurs populaires.

Pour terminer, nous attirons l'attention de nos lecteurs sur le fait que la suppression des trams de Grimbergen et de Wemmel a également sonné le glas du trolley simple, autrement dit de la « flèche », qui a donné lieu à tant de savoureuses anecdotes.



Une rame vicinale bondée, à l'occasion d'une rencontre de football au stade du Heysel en 1960. (Photo P. De Backer)

6.000 JOURS SANS ACCIDENT POUR L'ÉQUIPE N° 10, GROUPANT LES AGENTS DU MOUVEMENT D'EUPEN ET DE WARZÉE



M. le Directeur général prononçant son discours.

Le dimanche 17 septembre 1978, vers 13 heures, les salons de la maison de vacances « Annette et Lubin » ont certainement connu un record d'affluence. Plus de deux cents personnes, agents et membres de leur famille, se sont rassemblées pour fêter l'exploit sans précédent réalisé, dans le domaine de la sécurité, par l'équipe groupant le personnel du Mouvement des dépôts d'Eupen et de Warzée.

L'apéritif déclencha immédiatement une atmosphère de fête. Ensuite, chacun prit place dans la salle à manger tout illuminée où les tables magnifiquement dressées et fleuries s'offraient aux yeux admiratifs des convives.

M. Henrard, Directeur général, présida le repas en compagnie de M. Valcke, inspecteur général, et de M. Botton, ingénieur principal-chef de groupe; ils étaient entourés de MM. Perreaux, ingénieur, Lebrun, inspecteur principal adjoint, représentant les services techniques, Follon et Tissen, représentants du service Général de Sécurité, ainsi que des chefs de service et des assistantes sociales.

M. Derèze, nouvellement promu au poste de chef de sécurité du Groupe de Liège, souhaita la bienvenue aux personnalités présentes et les remercia d'avoir bien voulu rehausser la cérémonie de leur présence. Il félicita, d'autre part, l'équipe n° 10 pour son remarquable succès et invita les agents lauréats à se revoir pour fêter les 7.000 jours.

M. Botton prit ensuite la parole pour souligner que le rassemblement au grand complet de l'équipe n° 10 n'était possible que grâce à la collaboration

de collègues d'autres dépôts et de l'A.S.E.A.G., qu'il remercia tout particulièrement, de même d'ailleurs que tous ceux et toutes celles qui avaient collaboré à la bonne organisation de la fête du jour.

Il se réjouit de la présence de M. le Directeur général et de M. l'Inspecteur général, accompagnés de leur épouse, à qui des fleurs furent offertes en remerciement de la sympathie manifestée à l'égard de l'équipe lauréate. Après avoir relevé qu'aucune prestation de travail adapté n'a été accomplie au cours de la dernière étape, il remercia M. Valcke, qui, pour la seconde fois, témoignait un intérêt particulier à l'équipe n° 10.

S'adressant à M. le Directeur général, M. Botton lui exprima la gratitude de toute l'assemblée pour les liens qu'il tenait à maintenir avec un groupe d'hommes méritants, en acceptant de leur consacrer une partie de ses loisirs. A tous les agents d'Eupen et de Warzée, M. Botton adressa ses félicitations et ses remerciements pour l'effort sans précédent qu'ils avaient fourni.

Après s'être dit persuadé que cette performance servirait d'exemple aux autres équipes et convaincrerait tous ceux qui douteraient encore des résultats bénéfiques de la lutte contre l'accident de travail, il mit chacun en garde contre l'accident qui se produit souvent dans les gestes les plus courants de la vie quotidienne. La recherche de l'intégrité physique est un des buts les plus valables et les plus nobles qui soient.

M. Botton associa également les

épouses à ses remerciements. Leur patiente et attentive activité de tous les jours libère l'esprit de leur mari, ce qui permet à ceux-ci de se consacrer davantage à leur métier. Heureux d'avoir pu dispenser les épouses pour quelques heures de leur tâche quotidienne, il invita l'assemblée à faire honneur à l'excellent déjeuner préparé avec soin par le cuisinier de la maison de vacances et son équipe.

Des applaudissements chaleureux accueillirent cette invitation. Le repas se déroula au milieu de la joie générale et fut émaillé, çà et là, de refrains entraînants entonnés par les convives.

Au dessert, M. le Directeur général adressa aux membres de l'équipe lauréate, les félicitations chaleureuses du Conseil d'Administration, ainsi que les siennes, pour le magnifique résultat obtenu. Il souligna que la prouesse réalisée était un défi à toutes les règles de probabilité. Cette performance frappe les esprits et, de ce fait, est susceptible de provoquer une émulation parmi toutes les équipes de la Société.

Il ajouta qu'une attention permanente est requise pour déjouer les pièges qui guettent chacun au cours de son travail. Seules les habitudes de sécurité nous épargnent bien des ennuis parce qu'elles nous protègent à tous moments.

Néanmoins, les règles de prudence doivent toujours être respectées, car nul n'est à l'abri d'une distraction, même si, parfois, on croit qu'une infraction ne pourrait causer aucun dommage. Prendre l'habitude d'agir ainsi, c'est assurer sa sécurité. Par ailleurs,



intervenir à temps auprès d'un camarade, pour éviter un geste imprudent ou faire respecter une consigne, constitue un devoir à l'égard de chacun. En évitant d'être victime d'un accident, par imprudence ou par insouciance, on épargne à sa famille peines et tracas.

Il se déclara convaincu qu'il n'est possible de progresser dans le domaine de la sécurité au travail qu'en améliorant les relations humaines. Pour atteindre ce but, point n'est besoin de formules savantes; il suffit d'associer le cœur à la raison. Il recommanda à chacun de faire preuve d'amabilité, de courtoisie et de politesse, qualités qui font le charme de la vie.

Poursuivant alors en allemand, il dit :
Mit grosser Zufriedenheit haben wir die Nachricht von dem Sieg des Betriebspersonals der Depots von Warzée

und Eupen erhalten, die 6.000 Tage ohne Arbeitsunfall mit Arbeitslosigkeit erreichten.

Im Namen des Verwaltungsrates sowie in meinem persönlichen Namen möchte ich Ihnen meine herzlichsten Glückwünsche zu diesem grossartigen Resultat aussprechen.

Seit mehr als 16 Jahren haben Sie ununterbrochen gegen Arbeitsunfälle gekämpft. Ihre Grosstat ist eine Leistung, welche die Geister in Erstaunen versetzt in die Hervorrufung eines gesunden Eifers in den Arbeitsgruppen der Nationalen Gesellschaft bestimmt nicht verfehlen wird.

Die menschlichen Beziehungen sind Grundlage des Fortschrittes auf dem Gebiet der Sicherheit.

Auch wende ich mich nicht nur an Ihre Vernunft, sondern ebenfalls an Ihr Herz, um Sie zur Fortsetzung Ihrer

Bemühung einzuladen und Sie so zur Feier der 7.000 unfallfreien Tage wiederzusehen.

Livrant ces quelques considérations à la réflexion de tous, il leva son verre à la réussite de l'équipe et se dit persuadé que l'on se retrouverait pour fêter ensemble les 7.000 jours sans accident.

Le discours de M. le Directeur général fut salué d'applaudissements nourris. M. Fafchamps, secrétaire syndical, remercia la Direction d'avoir permis la réalisation de la fête de ce jour et félicita de tout cœur les agents à l'honneur.

A la fin du repas, les autorités remirent à chacun des membres du personnel le cadeau d'usage et quelques douceurs pour la famille. La réunion, en tous points réussie, se termina en gaieté.



Semaine du 3^e AGE du 12 au 19 nov. 1978

Du 12 au 19 novembre 1978, l'« Association pour la promotion des seniors » organisera la « Semaine du 3e Age ». Le dimanche 19 novembre sera particulièrement consacré à la « Fête des Grands-parents ».

Dans la perspective de 1979, qui sera l'« Année Mondiale de l'Enfant », l'accent de la semaine du 3e âge a été mis sur la valorisation des relations entre les enfants et les seniors. Le thème retenu « Enfant et Senior - Heureux Accord », convient dès lors fort bien.

Il faut reconnaître que notre civilisation, basée sur la productivité, n'accorde plus, ni aux enfants, ni aux seniors, l'intérêt et la place dont ils ont un besoin vital. C'est pourtant de la manière dont les âges extrêmes se rejoignent que dépend l'entier épanouissement de la collectivité.

La valorisation préconisée se réalisera plus facilement si elle est admise, encouragée, et même stimulée par les parents et les autres personnes du 2e âge. Chacun de nous se doit d'y contribuer en favorisant entre l'enfant et le senior, un heureux accord. Un monde équilibré a besoin de l'intégration harmonieuse de tous ses membres, des plus jeunes aux plus âgés.

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

RECRUTEMENTS

ADMINISTRATION CENTRALE

Delhaise M., rédacteur.
Devos M., dessinateur-rédacteur.
Gheldof R., dessinateur-rédacteur.
Desmedt J., programmeur-analyste.
Stroobants F., rédacteur.

ANVERS

Paulus L., commis.
De Coussemaker M., conducteur-receveur AB.
D'Hondt F., ouvrier.
Jeursen P., conducteur-receveur AB.
Op de Heyde J., conducteur-receveur AB.
Segier F., conducteur-receveur AB.
Van Dijck W., tôlier.
Andries F., conducteur-receveur AB.
Barbaix J., conducteur-receveur AB.
Bleumers A., conducteur-receveur AB.
De Lie C., conducteur-receveur AB.
Jacobs G., conducteur-receveur AB.
Janssens C., conducteur-receveur AB.
Lypkens J., conducteur-receveur AB.
Van Oevelen F., conducteur-receveur AB.
Van Winghe J., conducteur-receveur AB.
Verelst J., mécanicien.
Verwimp W., conducteur-receveur AB.
Vervoort L., conducteur-receveur AB.

FLANDRE ORIENTALE

De Bonne R., commis.
Beullens A., conducteur-receveur AB.
Bracke N., conducteur-receveur AB.
Daelwijck E., conducteur-receveur AB.
De Bisschop D., conducteur-receveur AB.
De Vlioger D., conducteur-receveur AB.
Devacht I., conducteur-receveur AB.
Drieghe L., conducteur-receveur AB.
Haes J., conducteur-receveur AB.
Lasseel E., conducteur-receveur AB.
Mottart P., conducteur-receveur AB.
Roose D., conducteur-receveur AB.
Smet B., conducteur-receveur AB.
Vanden Broek M., conducteur-receveur AB.

HAINAUT

Dardenne M.C., rédacteur.
Stevens B., commis.
Coulon J., conducteur-receveur AB.
Cordier P., mécanicien.
Debast J., conducteur-receveur AB.
Defrene M., conducteur-receveur AB.
Hurez A., conducteur-receveur AB.
Legrand C., conducteur-receveur AB.
Manderlier H., conducteur-receveur AB.
Moineau F., ouvrier.
Voesters J., conducteur-receveur AB.
Bourion P., rédacteur.
Burion R., commis.
Fouarge F., rédacteur.
Cleerebaut C., conducteur-receveur AB.
Crousse R., conducteur-receveur AB.
Decamps M., conducteur-receveur AB.
Decauwer G., conducteur-receveur AB.
Demanez J., conducteur-receveur AB.
Di Mario J., conducteur-receveur AB.
Fassotte J., conducteur-receveur AB.
Glineur B., ouvrier.
Neusy M., électricien.
Preyat J., conducteur-receveur AB.
Taburiaux J., conducteur-receveur AB.
Van Peteghem M., mécanicien.
Vinck E., conducteur-receveur AB.
Wilputte J., tourneur.

NAMUR-LUXEMBOURG

Bourloo C., conducteur-receveur AB.
Charlier J., ouvrier.
Damoiseau J., conducteur-receveur AB.
Gérard J.P., conducteur-receveur AB.

LIEGE

Ambar M., conducteur-receveur AB.
Collard A., conducteur-receveur AB.
Gérard J., conducteur-receveur AB.
Joyeux E., mécanicien.
Luxon R., mécanicien.
Sougnéz D., peintre.
Boschini R., conducteur-receveur AB.
Dubois S., mécanicien.
Hansenne A., conducteur-receveur AB.
Houet Y., conducteur-receveur AB.
Jennen D., conducteur-receveur AB.
Marchoul C., conducteur-receveur AB.
Pirrotte J., conducteur-receveur AB.
Vanderveck J., conducteur-receveur AB.

BRABANT

Aelbrecht A., mécanicien.
Août F., conducteur-receveur AB.
Cleynen F., conducteur-receveur AB.
Dassy L., conducteur-receveur AB.
De Clercq S., mécanicien.
De Mol A., conducteur-receveur AB.
Depont D., conducteur-receveur AB.
Devos W., conducteur-receveur AB.
Herrezeel C., conducteur-receveur AB.
Oorlynck J.P., conducteur-receveur AB.
Pauwels A., conducteur-receveur AB.
Raes T., conducteur-receveur AB.
Schelfhof M., conducteur-receveur AB.
Seha C., conducteur-receveur AB.
Vancamp E., conducteur-receveur AB.
Wellens M., conducteur-receveur AB.
Vermeulen A., commis.
Bellens H., électricien.
Cristiaens L., conducteur-receveur AB.
De Vriese L., conducteur-receveur AB.
Dierckx L., conducteur-receveur AB.
Martens R., conducteur-receveur AB.
Meirlaen E., mécanicien.
Menschaert A., mécanicien.
Pauwels J., conducteur-receveur AB.
Vandeput R., conducteur-receveur AB.
Van Sande J.C., conducteur-receveur AB.

LIMBOURG

Crijns N., conducteur-receveur AB.
Gielen M., ouvrier qualifié.
Breesch A., conducteur-receveur AB.
Mellemans L., ouvrier.
Nijssen E., ouvrier.

FLANDRE OCCIDENTALE

Beuckelaere J., peintre.
Landuyt E., ouvrier.
Seynaeve P., conducteur-receveur AB.
Vanheste G., ouvrier.

MUTATIONS

ADMINISTRATION CENTRALE

Sellekaerts C., 1er commis.
Barzin P., opérateur mécanographe.

LIMBOURG

Ubachs W., rédacteur.

MARIAGES

ADMINISTRATION CENTRALE

Roelandt J. a épousé Mlle Tuytschaever I.
Esmanne S. a épousé Mlle Bertin E.

ANVERS

Block F. a épousé Mlle Bastiaenssens H.
Selleslags W. a épousé Mlle De Jongh H.
De Peuter H. a épousé Mlle Braeken E.
Willems L. a épousé Mlle Dirckx G.
Van de Ven P. a épousé Mlle Den Rieder C.

FLANDRE ORIENTALE

Van Belleghem R. a épousé Mlle De Coninck Y.
Depauw R. a épousé Mlle De Smedt Y.
De Reu D. a épousé Mlle Bauwens M.
De Ridder J.-P. a épousé Mlle Rogiers C.
Van de Velde M. a épousé Mlle Thienpont L.

HAINAUT

Mercier P. a épousé Mlle Fourmentine B.
Daubie W. a épousé Mlle Lachat L.
Lesoil R. a épousé Mlle Demeure S.
Manise P. a épousé Mlle Guenifous D.
Delaby J.-P. a épousé Mlle Hulín B.
Resimont E. a épousé Mlle Debroux B.
Piret B. a épousé Mlle Bruyère C.
Lacroix M. a épousé Mlle Ranson A.

NAMUR-LUXEMBOURG

Blasutig D. a épousé Mlle Charlier N.
Antoine Ph. a épousé Mlle Marlier M.-A.
Techeur J. a épousé Mlle Lallemant B.
Jeukens Ph. a épousé Mlle Lamproye M.
Devaux J. a épousé Mlle Dejalve M.
Kirten R. a épousé Mlle Puits M.
Jacques D. a épousé Mlle Demoustier G.

LIEGE

Popowski R. a épousé Mlle Paszun H.
Mulleners P. a épousé Mlle Vaessens M.
Bolette L. a épousé Mlle Grégoire B.

BRABANT

Michel D. a épousé Mlle Patete L.
Van de Velde J.-M. a épousé Mlle Harnie C.
Claude J. a épousé Mlle Guiot P.
Vanronsele E. a épousé Mlle Mouquet M.
Veckmans E. a épousé Mlle Peeters M.
Butaye D. a épousé Mlle Verbruggen J.
Cluts W. a épousé Mlle Hanssens S.
Klaps J. a épousé Mlle Janssen E.
Dumont J. a épousé Mlle François C.
Van Pee G. a épousé Mlle Bruggemans I.
Vande Capelle G. a épousé Mlle Mourant M.

LIMBOURG

Knapen L. a épousé Mlle Schoels L.
Adriaens G. a épousé Mlle Schildermans C.
Vandeweyer G. a épousé Mlle Vandepoel M.

FLANDRE OCCIDENTALE

Goudeseune R. a épousé Mlle Vanhee R.
Geers F. a épousé Mlle D'Hondt J.
Van Daele G. a épousé Mlle Legrand M.-C.

NAISSANCES

ADMINISTRATION CENTRALE

Valérie chez Leblanc M. (Bouge)

ANVERS

Jef chez Beyens J. (Turnhout)
Adriaan chez Huys P. (Kapellen)
Tom chez Mertens C. (Schoten)
Lizzy chez Verbist A. (Begijnendijk)
Davé chez Beerts R. (Brasschaat)
David chez Baetens R. (St-Katelijne-Waver)
Wesley chez Verschoren F. (Walem)
Joeri chez Van Nieuwenhove M. (Malines)
Anja chez Vriens C. (Rijkevorsel)

FLANDRE ORIENTALE

Eva chez Vercruyssen E. (Drongen)
Gunther chez Bracke Y. (Laarne)
Vanessa chez De Rycke G. (Gand)
Christophe chez De Vuyst J. (Alost)
Bart chez Vroman E. (Aalter)
Christophe chez Roels W. (Alost)
Sylvie chez Van Damme M. (Zwijnaarde)

HAINAUT

Christophe chez Geets J. (Montreuil-au-Bois)
Grégory chez Vignery R. (Jumet)
Arnaud chez Brassart G. (Blaton)
Vanessa chez Eudier P. (Jemappes)
Valérie chez Dandois J. (Jumet)
Fabienne chez Oostens V. (Châtelet)
Arnaud chez Glace F. (Eugies)
Sabine chez Lejeune J.-L. (Dour)
Cédric chez Laurent J. (Montignies-le-Tilleul)
Julien chez Ligneel G. (Kain)
Nathalie chez Styza B. (Jumet)
Jean-Pierre chez Robert J. (Manage)
Olivier chez Chefneux J. (Marchienne-au-Pont)
Benoît chez Brevers J.-L. (Jumet)
Michel chez Georges J.-P. (Anderlues)
Nancy chez Rulens F. (Courcelles)
Jacqueline chez Strivet J. (Wanzenies)
Alison chez Crabbe C. (Mouscron)
Aurélien chez Balasse C. (Bois-d'Haine)
Mehdy chez Closterman B. (Maurage)
Cédric chez Nicaise P. (Fontaine-l'Évêque)
Sophie chez Schoelinck S. (Marcinelle)
Olivier chez Decelle D. (Châtelet)
David chez Dehon J. (Trazegnies)
Cécile chez Barbieux S. (Ghlin)

NAMUR-LUXEMBOURG

Michael chez Cliquet J.-Cl. (Namur)
David chez Adam J. (La Roche)
Vinciane chez Hocq J. (Sambre-Ville)
Caroline chez Bertrand M. (Flawinne)
Gaëtan chez Pirote R. (Bastogne)
Carine chez Hahn R. (Namur)
Joseph chez Ducrot J. (Andenne)
Karine chez Wener G. (Halanzay)

LIEGE

Frédéric chez Radermacher R. (Hony)
Frédéric chez Bille J. (Bellaire)
Frédéric chez Demonceau L. (Membach)
Valérie chez Focan E. (Seraing)
Jean chez Pirlot A. (Remicourt)

BRABANT

Elke chez Christiaens J. (Lennik)
Els chez Guldix F. (Grimbergen)
Olivier chez Lambert L. (Nivelles)
Isabel chez Keymolen R. (Gooik)
Bruno chez Lanssiers O. (Alsemberg)
Glady's chez Backaert S. (Boutersem)

LIMBOURG

Ann chez Vaelen G. (Hasselt)
Stijn chez Trippaers A. (Diepenbeek)
Tom chez Leynen R. (Bourg-Léopold)
Ivan chez Crijns R. (Maasmechelen)
Kurt chez Mellemans L. (Hasselt - Stevoort)
An chez Brouwers R. (Kinrooi)
Björn chez Postelmans J. (Heusden-Zolder)
Cindy chez Eyletten J. (Kortenaeken)

FLANDRE OCCIDENTALE

Johan chez Deprez M. (Ostende)
Vanessa chez Dewulf M. (Ostende)
Kristof chez Maes M. (Bruges)
Natacha chez Gryson J. (Ostende)
Weena chez Aneca M. (Ostende)
Hilde chez Brouckmeersch D. (Snaaskerke)

RETRAITES

ADMINISTRATION CENTRALE

Loeckx R., sous-chef contrôleur D.G. 46

ANVERS

	Années de service
De Beuckeleer J., aubettier	37
Huybrechts F., 1er ouvrier d'élite	36
Jorissen A., conducteur-receveur AB	34
Kesselaers F., 1er ouvrier d'élite	34
Van der Schoot J., cond.-recev. AB	37
Van Eynde J., cond.-recev. AB	37
Van Til C., ouvrier qualifié	30
Prinsen J., 1er ouvrier d'élite	36

FLANDRE ORIENTALE

De Vrieze R., ouvrier d'élite	37
Van Vlaanderen L., cond.-recev. AB	17

HAINAUT

Chalet F., conducteur AB	34
Foubert R., piocheur	30
Lavonne L., aiguilleur	24
Smidts A., ouvrier qualifié	25
Adam A., inspecteur technique	40
Maesfranckx L., receveur	29
Taine A., ouvrier qualifié de 1ère cl.	28

NAMUR-LUXEMBOURG

Brasselet A., brigadier	41
Decloux J., 1er ouvrier d'élite	40
Gilson F., receveur	39
Brouwers C., 1er ouvrier d'élite	33
Dandoy A., conducteur-receveur AB	23
Zemer F., conducteur-receveur AB	38

LIEGE

Lèbe G., ouvrier qualifié de 1ère cl.	37
Chaineux J., ouvrier qualifié	39
Dedry L., conducteur-receveur AB	36
Maraitte M., conducteur AB	30

BRABANT

De Smet R., conducteur-receveur AB	26
De Sutter D., 1er ouvrier qualifié	32
Bertrand E., chef rec.-cond. AB	28
Bovy F., conducteur AB	31
De Greef J., receveur	38

LIMBOURG

Bouveroux L., conducteur-recev. AB	34
Vanhees M.-J., receveur	27

FLANDRE OCCIDENTALE

Alleweireldt L., cond.-recev. AB	31
Blieck A., receveur-nettoyeur	35
Kets R., chef de mouv. de 2e cl.	45
Lefevere O., conducteur-recev. AB	37

NECROLOGIE

« Nos Vicinaux » présente ses condoléances et toute sa sympathie aux familles en deuil.

AGENTS EN SERVICE

HAINAUT	Age
Silia G., conducteur-receveur AB	59

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

ADMINISTRATION CENTRALE	
Vermeiren U., inspecteur en chef	74

ANVERS

Cools E., conducteur électrique	63
Van Oosterwijck F., chef de station de 2e cl.	73
Peeters L., ouvrier d'élite	72

FLANDRE ORIENTALE

Van Eetvelde M., receveur	75
---------------------------	----

HAINAUT

Barthels L., conducteur électrique	76
De Ketele R., brigadier	66
Dufrasne M., ouvr. qual. de 1ère cl.	76

NAMUR-LUXEMBOURG

Collart J., conducteur-receveur AB	56
Jacoby C., conducteur-receveur AB	68

LIEGE

Biets H., ouvrier qual. de 1ère cl.	81
Roemers J., receveur	70
Dupont J., chef de dépôt de 1ère cl.	70
Benaets V., ouvrier qualifié	83
Somja A., conducteur-receveur AB	64

BRABANT

Crabbé A., ouvrier qual. de 1ère cl.	64
Vleugels J., contrôleur	75
Van den Branden C., cond.-rec. AB	56
Dufour H., manoeuvre	81
Crabbé E., ouvrier d'élite	67
Helsen J., piocheur	86
Dierickx T., chef de service	84

LIMBOURG

Vandenhoudt J., ouvrier d'élite	65
Robijns M., brigadier	76
Poulmans J., piocheur	76

FLANDRE OCCIDENTALE

Maresceau K., conducteur électrique	90
Raes H., chef piocheur	94
Vandenkerckhove C., piocheur	83
Degrave F., ouvrier qual. de 1ère cl.	90
Parmentier V., cond.-receveur AB	78

NOS VICINAUX

Périodique bimestriel pour le personnel de la S.N.C.V.

Rédaction : rue de la Science 14 - 1040 Bruxelles.

Téléphone : (02) 230.03.30 — Ext. : 335.
C.C.P. 000-0003227-26.

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

HAINAUT

M. Antoine ADAM,
inspecteur technique,
est à la retraite

Le 1er août 1978, l'heure de la retraite sonna pour M. Adam. Entré à la S.N.C.V. le 2-5-1938, il fut occupé en qualité d'ingénieur technicien à l'atelier de Marloie, avant d'être affecté, dans la même fonction, en janvier 1949, à l'atelier de Tournai.



En 1952, il prend en charge l'exploitation du réseau de Tournai, mène à bien les réformes de structure de ce réseau et se voit confier, en 1956, la

responsabilité de l'exploitation des réseaux de Mons, de Tournai et de La Louvière.

En 1958, il est promu inspecteur technique. A partir de 1964, il se consacre plus particulièrement au réseau du Tournaisis et au centre d'entretien de ce réseau.

M. Adam fut un fonctionnaire d'élite, ayant pleine conscience de ses responsabilités, dont le personnel se souviendra comme d'un chef juste et bon. Ce sont ces qualités que M. Pourveur, directeur du Groupe du Hainaut, s'est plu à souligner, lors de la cérémonie organisée à l'occasion du départ de M. Adam. Nous lui souhaitons une longue et heureuse retraite.

LES LONGUES CARRIERES



R. Kets
est entré en service le 19-10-1931; il a été pensionné comme chef de mouvement de 2e cl. à Dixmude.



J. Van der Schoot
est entré en service le 16-12-1941; il a été pensionné comme conducteur-receveur AB à Oostmalle.



J. De Greef
est entré en service le 23-4-1940; il a été pensionné comme receveur à Grimbergen.



J. Chaineux
est entré en service le 15-9-1936; il a été pensionné comme ouvrier qualifié à Liège.



J. Van Eynde
est entré en service le 27-9-1941; il a été pensionné comme conducteur-receveur AB à Malines.



A. Blicck
est entré en service le 5-7-1943; il a été pensionné comme receveur-nettoyeur à Geluwe.



J. De Beuckelaer
a débuté le 4-3-1941 et a été mis à la pension comme aubettier à Turnhout.



F. Huybrechts
a débuté le 28-8-1942 et a été mis à la pension comme 1er ouvrier d'élite à Merksem.



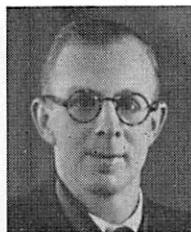
J. Decloux
a débuté le 19-3-1930 et a été mis à la pension comme 1er ouvrier d'élite à Andenne.



A. Brasselet
a débuté le 6-9-1937 et a été mis à la pension comme brigadier à Salzinnes.



F. Gilson
a débuté le 21-4-1937 et a été mis à la pension comme receveur à Namur.



K. Mertens
a débuté le 9-2-1931 et a été mis à la pension comme ouvrier spécialisé à Destelbergen.



O. Lefevere
est entré en service le 3-11-1941; il a été pensionné comme conducteur-receveur AB à Geluwe.



R. De Vrieze
est entré en service le 10-11-1941; il a été pensionné comme ouvrier d'élite à Destelbergen.



C. Vincent
est entré en service le 30-3-1938; il a été pensionné comme ouvrier qualifié à Mons.



J. Mertens
est entré en service le 4-2-1930; il a été pensionné comme ouvrier qualifié à Kessel-Lo.



G. Lèbe
est entré en service le 17-8-1933; il a été pensionné comme ouvrier qualifié de 1ère cl. à Liège.



J. De Becker
est entré en service le 1-9-1933; il a été pensionné comme conducteur-receveur AB à Haacht.

L'HISTOIRE DE L'ÉCLAIRAGE PUBLIC

L'époque à laquelle l'éclairage public a vraiment vu le jour n'est pas connue avec précision. On sait que les Perses, les Egyptiens et les Médes éclairaient déjà leurs cités. En effet, à Memphis, à Thèbes et à Babylone, on a retrouvé des vases de bronze, pouvant contenir 60 à 70 kg d'huile ou de graisses, qui étaient installés le long de leurs voies urbaines.

Des fouilles ont permis de constater qu'un éclairage public existait déjà à Antioche en l'an 378 avant J.C. A Rome, par contre, l'éclairage public faisait défaut. Celui qui y sortait le soir, devait porter une torche. Les patriciens se faisaient escorter par des porteurs de torches.

Des siècles s'écoulèrent avant que l'on pût parler de nouveau d'un éclairage systématique. Au moyen-âge, on trouvait dans les villes des lanternes à quelques coins de rue et, pendant les fêtes ou les cérémonies, la place du Marché était illuminée par des torches et des pots de poix. Cela se faisait également sur les remparts, à l'approche d'une armée ennemie.

Des comptes de la ville de Gand, au 14^e siècle, mentionnent l'emploi de flambeaux et de torchères. La torchère était un vase métallique, fixé sur une perche, contenant de l'huile et une grosse mèche. Lorsque les malfaiteurs, les voleurs, les vauriens et autres malandrins commencèrent à infester les rues et les ruelles, le magistrat prit des mesures.

En 1451, à Gand, une lanterne devait être pendue à la maison de chaque décevmvir et, en 1481, à chaque façade; en 1581, il fallait une lanterne pour trois maisons et, en 1677, une pour six maisons. Dans les deux derniers cas, on pendait la lanterne au milieu d'une corde tendue à travers la rue.

Le 19 décembre 1571, on ordonnait « que personne ne sortit le soir sans lumière et que des lanternes fussent fixées à tous les coins des grandes rues, car chaque jour on entendait parler de vols, de brigandages et de meurtres... ». La même année, les tours de nos villes furent pour la première fois illuminées. En 1600, lors de l'entrée d'Albert et d'Isabelle, des lanternes en

papier avec une bougie firent leur apparition.

En 1558, à Paris, les habitants furent obligés de placer, dans cinq cents rues, 1.500 falots, qui devaient brûler de 10 h du soir jusqu'à l'aube. La pauvreté était cependant si grande que ce décret ne put être observé par les Parisiens. En 1670, Louis XIV fit suspendre 2.730 lanternes à chandelle. Quoique de lourdes peines fussent prévues pour les voleurs — on pouvait même être envoyé aux galères — les chandelles étaient dérobées régulièrement. Quelque temps après, les lanternes à chandelle furent remplacées par des lampes à huile.

Bruxelles suivit l'exemple de Paris et commença un éclairage public en 1671. La ville se procura un millier de lanternes dont l'entretien était assuré par un entrepreneur. Après quelques années, cette innovation s'avéra trop coûteuse et Bruxelles retomba dans les ténèbres.

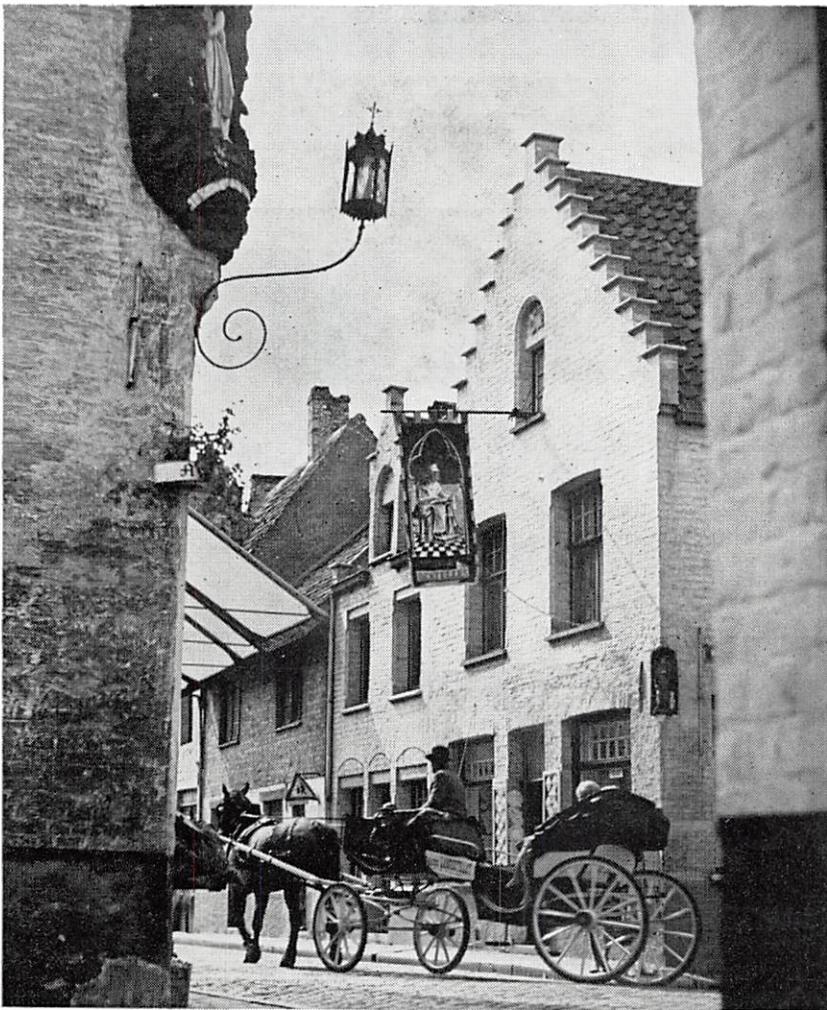
Il fallut attendre jusqu'en 1703 pour voir la réalisation d'une nouvelle initiative dans ce domaine. Trois mille lanternes éclairèrent les artères bruxelloises jusqu'en 1716. Mais de nouvelles difficultés budgétaires se présentèrent et les crédits pour l'éclairage public furent refusés une fois de plus. Pendant neuf ans, l'éclairage public se limita à quelques centaines de points lumineux.

En 1725, l'archiduchesse de l'époque, Marie-Elisabeth, pressentit les édiles communaux pour le rétablissement de l'illumination générale des rues. Les réparations nécessaires furent effectuées et un règlement obligea les citadins à entretenir l'éclairage.

Par un autre décret, en 1755, l'impératrice Marie-Thérèse, imposa la pose de lanternes à tous les grands bâtiments, abbayes, églises, chapelles, cloîtres, etc. à charge de leurs propriétaires, astreints également à assurer l'entretien des lanternes.

Vers 1771, on commença à employer des « réverbères », c'est-à-dire des lanternes qui réfléchissaient la lumière vers le bas, au moyen de plaquettes argentées placées au-dessus de la flamme. Quinquet, dont l'histoire a retenu à tort le nom, vit la possibilité de voler, au suisse Argand, l'invention du verre de lampe et de la mèche tubulaire à circulation d'air.

Après la chute de Napoléon, apparurent les premiers becs de gaz. En 1814, ils étaient placés au Westminster Bridge à Londres, en 1819, rue Neuve et place de la Monnaie à Bruxelles et, dix ans plus tard, à Paris, place du Carrousel et rue de la Paix. Le 12 avril 1826, à Gand, au Kouter, trois appareils furent mis à l'essai. Bientôt, toutes les villes de quelque importance adoptèrent le nouveau système d'éclairage, qui constituait un énorme progrès. En



Une lanterne au coin d'une pittoresque ruelle. (Photo Inbel)



L'allumage d'un réverbère à gaz. (Photo Inbel)

1895, tout se perfectionna par la découverte du manchon à incandescence Auer.

Auer, un chimiste autrichien, avait constaté que des oxydes de thorium et de cérium, portés à haute température, répandaient une vive lumière blanche. Cela entraîna la mise au point de gaines de tissu en soie, imprégnées d'une solution de 99 % d'oxyde de thorium et de 1 % d'oxyde de cérium, cuites ensuite.

L'éclairage au gaz devra cependant, très rapidement, céder la place à l'éclairage électrique. Un timide essai fut réalisé par Davy avec des lampes à arc. Dès que cette invention fut perfectionnée par Siemens, on adopta des lampes à arc à Paris (1878), à Bruxelles (1893), et à Gand (1899). L'éclairage électrique sera vraiment mis en pratique lorsque la lampe à incandescence sera découverte, en 1879.

Après de longues recherches, Edison et Swan réussirent la fabrication d'une lampe efficace, avec un filament de carbone robuste. Mais Edison comprit que ces lampes ne pourraient être largement utilisées aussi longtemps que le courant électrique était produit à échelle réduite. Il entreprit de construire des installations complètes, comprenant également le générateur. Grâce à elles, il réussit à assurer l'éclairage d'une usine et d'un quartier et donna ainsi une première impulsion au principe des centrales et des réseaux de distribution électrique.

Les améliorations techniques se succédèrent et, bientôt, la lampe à incandescence fut le moyen d'éclairage par excellence. Ces dernières décennies, on découvrit encore les lampes au sodium, à vapeur de mercure et fluorescentes. L'éclairage public moderne connaît une évolution constante et rapide, dont la circulation routière et les transports en commun profitent largement. (Adaptation autorisée de l'article « L'éclairage public » de F. Willo, paru dans *Electrogaz-news*, n° 16, 1964).

LES PROPOS DU CHEF TRAMBUS

TRAMBUS : Il me semble que votre poste de travail est bien encombré.

MENUISIER : Quand on est très occupé, chef, les outils et les déchets s'entassent rapidement.

T. : Prenez attention. L'accident vous guette, lorsque le poste de travail n'est pas en ordre. L'outillage qu'on n'utilise plus doit être rangé et les déchets sont à éliminer.

M. : Je vais le faire sans tarder. Un bon rangement n'est pas à négliger. Je me demande parfois ce que deviennent tous ces déchets de la société moderne.

T. : C'est tout un problème. Les neuf pays de la Communauté européenne produisent chaque année 1,7 milliard de tonnes de déchets. Les détritiques ménagers représentent 90 millions de tonnes, ceux de l'industrie, 115 millions. L'agriculture y ajoute 950 millions de tonnes. L'industrie minière européenne en crée 300 millions de tonnes, sans compter la production de vase d'épuration, évaluée à 200 millions de tonnes. Chaque année, la montagne de résidus s'accroît de 5 % environ.

M. : Ce sont des chiffres impressionnants ! Les spécialistes s'emploient d'ailleurs de plus en plus à rechercher des processus de transformation des déchets en matières réutilisables.

T. : Les économistes et les hommes de science se sont attelés à cette tâche, mais nous devons en premier lieu veiller à ce que les déchets ne puissent occasionner un accident. Dès lors, il faut les éloigner immédiatement. Les débris de verre, les vieux papiers, les chiffons, etc. trouveront leur place dans une poubelle métallique, de préférence munie d'un couvercle.

M. : Je pense à un slogan, chef, qui s'applique fort bien à notre sujet : Assurons notre sécurité, pour éviter l'adversité.



Un éclairage moderne, style rétro. (Photo Inbel)

CONDUIRE EN HIVER



L'hiver et ses intempéries approchent. Nous allons bientôt en subir les rigueurs.

L'état des routes et les conditions atmosphériques laisseront souvent à désirer. On peut se demander si les conducteurs d'autobus et d'autres voitures en tiennent assez compte. Et pourtant, le nombre plus élevé d'accidents de roulage pendant cette période de l'année devrait les convaincre de l'absolue nécessité d'adapter leur manière de conduire aux nouvelles circonstances.

CONDUCTEURS, FAITES PREUVE DE VOTRE SAVOIR-FAIRE.

Les conseils qui suivent, émanant du « National Safety Council » (Conseil national de la sécurité aux Etats-Unis), sont de nature à vous aider à préserver votre propre sécurité et celle des autres.

— L'adresse et la bonne évaluation des distances sont des facteurs indispensables de votre sécurité lorsque vous roulez sur des routes verglacées ou enneigées.

— Roulez à allure modérée et essayez d'anticiper les arrêts, aussi bien les vôtres que ceux des automobilistes qui vous précèdent.

— Laissez entre la voiture qui vous précède et votre véhicule une distance plus grande que si vous rouliez dans des conditions normales. Ce sont les suppléments de temps et d'espace qui comptent. Vous en aurez besoin, sur les routes glissantes, pour freiner en toute sécurité.

— Ralentissez progressivement. Un freinage brusque et violent peut bloquer vos freins et provoquer une embardée.

— Rappelez-vous que les carrefours où la circulation est souvent arrêtée, par des feux de circulation par exemple, sont particulièrement glissants à cause des nombreux arrêts et démarrages.

— Méfiez-vous du soleil lorsqu'il gèle : il risque de chauffer la couche de glace et de la rendre deux fois plus

glissante. Rappelez-vous que les tabliers de ponts gèlent plus vite que les routes normales. Les endroits ombragés — sous les ponts par exemple — peuvent présenter des plaques de verglas traîtresses.

— Si vous êtes surpris par une plaque de verglas, relâchez doucement l'accélérateur, poursuivez sur votre lancée sans braquer le volant et surtout sans donner de coup de frein brusque. Si vous sentez que vous dérapez, voici ce que vous devez faire :

- Tout d'abord, ne paniquez pas;
- Deuxièmement, retirez votre pied de l'accélérateur;
- Ensuite, braquez dans la direction dans laquelle l'arrière de la voiture dérape. Ne touchez pas au frein;
- Dès que le mouvement de dérapage est corrigé, redressez les roues et continuez à rouler.

CONDUCTEURS, VOTRE HABILETÉ PEUT SAUVER DES VIES.

LE CHAMPIONNAT CYCLISTE DU LIMBOURG

Le 6 août 1978, s'est disputé, à Diepenbeek, le championnat du Limbourg. Les sept coureurs de plus de 50 ans qui se présentèrent au départ avaient à accomplir quatre tours. Au deuxième tour, il commença à pleuviner, ce qui explique l'accrochage qui se produisit entre deux des trois coureurs limbourgeois; pour eux, la course était finie. Le champion belge Verstraeten gagna sans peine et Kamiel Hermans devint, pour la 3e fois, champion du Limbourg.

Résultat : 1) F. Verstraeten, 2) Th. Van de Gucht, 3) J. Torfs, 4) K. Hermans, 5) M. Balza, 6) Th. Delnoy.

Le départ aux 15 coureurs de plus de 35 ans fut donné sous une pluie battante. Ils avaient à parcourir 7 tours. A cause de la pluie également, 5 coureurs firent une chute au 2e tour.

Un blessé put, grâce à un efficace service de secours, être immédiate-

ment transporté en ambulance à la clinique Salvator à Hasselt, où une fracture du crâne avec commotion cérébrale fut constatée. Le titre de champion du Limbourg revint à Louis Goffings, qui pourtant, avait aussi culbuté au 2e tour.

Résultat : 1) R. Coeckaerts, 2) E. Roels, 3) L. Huygens, 4) E. Van Kerckhoven, 5) G. Nijns, 6) G. Verbeeck, 7) L. Van Ostayen, 8) J. Celis, 9) C. Verhaegen, 10) L. Goffings, 11) R. Bervoets, 12) V. Vanderspikken, 13) F. Van Damme.

Il pleuvait encore à verse lorsque 25 concurrents de 21 à 35 ans prirent le départ pour la dernière course, sur 11 tours. Un groupe de tête de 15 coureurs se forma; les autres participants furent lâchés suite à des ennuis mécaniques ou à cause du mauvais temps.

Deux des favoris, J.P. Van Spauwen et R. Goffings, eurent une crevaison et, de ce fait, le benjamin du club local, A. Van Geneugden, âgé de 21 ans à peine, fils de l'ancien coureur professionnel Martin Van Geneugden, remporta la palme de champion du Limbourg.

Résultat : 1) R. Nobels, 2) Y. Bilaye, 3) R. Meeschaert, 4) R. Luyten, 5) L. Van der Veken, 6) A. Brams, 7) A. Van Geneugden, 8) F. Bouchez, 9) B. Dufour, 10) J. Slins, 11) J. Alaerts, 12) ex aequo : Van de Woestyne, A. Sourdon, L. Plessens, D. Crombez, L. Deckers, L. Wins, W. Godart, R. Block, J.P. Van Spauwen, R. Goffings.

En raison des mauvaises conditions atmosphériques, il ne fut malheureusement pas possible de prendre les photos traditionnelles pour illustrer notre article.

4^e PRIX DU CONSEIL SUPERIEUR DE SECURITE, D'HYGIENE ET D'EMBELLISSEMENT DES LIEUX DE TRAVAIL

Afin d'encourager les études et les recherches dans la lutte contre les dangers susceptibles de porter préjudice à l'intégrité physique et à la santé des travailleurs, le Ministère de l'Emploi et du Travail organise le 4^e Prix du Conseil supérieur de sécurité, d'hygiène et d'embellissement des lieux de travail, doté d'un montant de 150.000 F.

Ce concours est destiné à récompenser toute contribution importante à la mise en œuvre d'innovations ou d'améliorations en matière de méthodes de travail, de procédés de fabrication, de moyens ou de dispositifs propres à supprimer ou à réduire sur les lieux de travail les dangers et nuisances résultant directement ou indirectement de l'activité des entreprises, ou propres à améliorer les conditions de travail qui sont préjudiciables à la santé des travailleurs.

Les participants doivent décrire la méthode de travail, le procédé de fabrication, le moyen ou le dispositif dans une note explicative, à transmettre au Président du Conseil supérieur, rue Belliard 53, 1040 Bruxelles, au plus tard le 31 décembre 1978.

Toute personne de nationalité belge ou toute personne occupée ou résidant en Belgique, peut prendre part à ce concours, individuellement ou en groupe.

Le règlement relatif à son attribution ainsi qu'une brochure de vulgarisation reprenant les travaux des lauréats et des personnes auxquelles a été attribuée la plaquette de la sécurité lors des concours précédents peuvent être obtenus sur simple demande écrite ou verbale adressée au Secrétariat du Conseil supérieur, Ministère de l'Emploi et du Travail, rue Belliard 53, 1040 Bruxelles. Tél. 02/513.40.90 - extension 2654.

PREMIERS TRAMS ELECTRIQUES TOURISTIQUES LOBBES-THUIN

L'exploitation de tramways électriques touristiques en Thudinie, dont nous avons entretenu nos lecteurs dans de précédents numéros, a démarré officiellement le dimanche 13 août 1978, après les essais préliminaires d'usage.

En présence de personnalités de la région et de responsables de la S.N.C.V. et de l'A.S.V.I., le premier tram touristique, une ancienne motrice bien astiquée, datant de 1929, partit à 11 h 30, de Lobbes (Ecoles). Le tram circula toutes les heures et connut une affluence grandissante au cours de la journée. Il en fut de même le 15 août, jour de l'Assomption.

Le succès enregistré ces journées est de bon augure pour l'avenir de la nouvelle attraction touristique ferroviaire.

CHAMPIONNAT CYCLISTE DE WALLONIE

C'est sous un soleil radieux que se sont déroulées les deux compétitions du championnat cycliste de Wallonie, à Florennes, le 13 août 1978. Le nombre de participants fut moins élevé que l'an dernier, bien que l'ensemble des primes et des prix annoncés ait été substantiellement augmenté. Cela serait dû, semble-t-il, à l'exode des vacanciers vers l'étranger.

Classement des 10 premiers de chaque épreuve :

Coureurs de plus de 35 ans; 21 participants.

1) Coeckaerts (Tielt), 2) Roels (Asse), 3) Farazijn (Dixmude), 4) Huygens (Aarschot), 5) Charlier (Florennes), 6) Boterbergh (Anderlecht), 7) Nijns (Oostmalle), 8) Van Ostayen (Westmalle), 9) Goffings (Hasselt), 10) Delforge (Namur).

Le coureur local Luc Charlier, en dépit d'une chute à 2 tours de la fin, se

classa 5^e et endossa le maillot de champion de Wallonie de la catégorie.

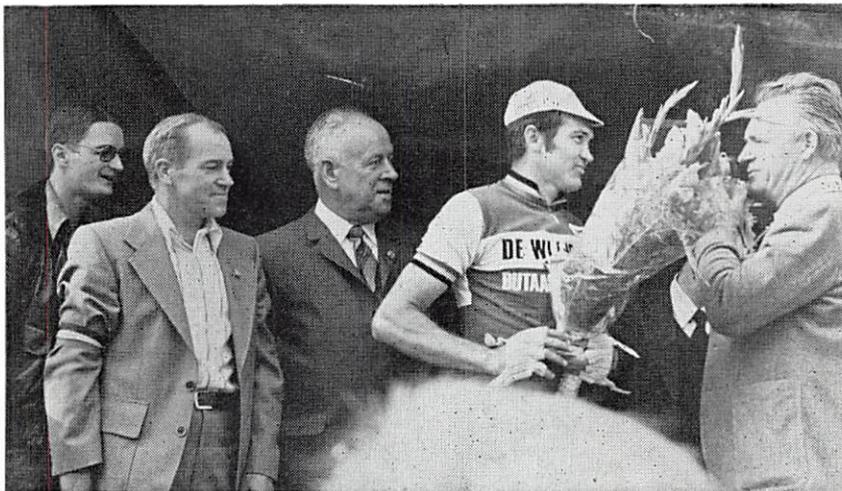
Coureurs de moins de 35 ans; 20 participants.

1) Luyten (Westerlo), 2) Brams (Tielt), 3) Bilaye (Assebroek), 4) Wyns (Eugies), 5) Meeschaert (Bruges), 6) Alaerts (Tielt), 7) Kins (Ypres), 8) Bouchez (Eugies), 9) Soudon (Liège), 10) Devits (Anderlecht).

Le maillot de champion de Wallonie revint au coureur Wyns, classé 4^e.



Charlier, champion de Wallonie des plus de 35 ans, à gauche, félicite le vainqueur de la course, Coeckaerts.



Luyten, le vainqueur dans la catégorie des moins de 35 ans. A gauche, M. Chantraine, chef de mouvement, président du comité sportif.

LE CHAMPIONNAT CYCLISTE DU BRABANT

Ce championnat eut lieu à Tielt (arr. Louvain), le 27-8-1978. Quinze participants de plus de 35 ans se présentèrent pour une épreuve, qui connut une grande animation. Le « crack » local, R. Coeckaerts, se fit spécialement remarquer. A une dizaine de km de l'arrivée, Roels, en grande forme, s'imposa. Il gagna et devint également champion dans sa catégorie.

Classement : 1) H. Roels, 2) R. Coeckaerts, 3) R. Goffings, 4) R. Sterckx, 5) G. Verbeek, 6) G. Nijns, 7) R. Van den Berghe, 8) C. Verhaegen, 9) L. Goffings, 10) J. Celis.

Chez les moins de 35 ans (25 participants), la course démarra à toute vi-

tesse, sous l'impulsion de Nobels, Rosseel et Alaerts, ce qui ne permit aucune échappée. A moitié de la course, environ sept coureurs s'échappèrent enfin. L'entente entre les meneurs ne fut pas excellente et, grâce aux efforts de Rosseel et Alaerts, le peloton put rattrapper. Alors Van Spauwen plaça un démarrage et tint bon jusqu'à l'arrivée, où il compta une avance de \pm 45 secondes. Pour la deuxième place, Nobels devança le coureur local Brams, qui put endosser le maillot de champion du Brabant 1978.

Classement : 1) J. Van Spauwen, 2) R. Nobels, 3) A. Brams, 4) R. Rosseel, 5) R. Luyten, 6) B. Dufour, 7) Y. Bilaye, 8) L. Charlier, 9) J. Alaerts, 10) J. Kins.

LES CARTES-VUES G.T.F.

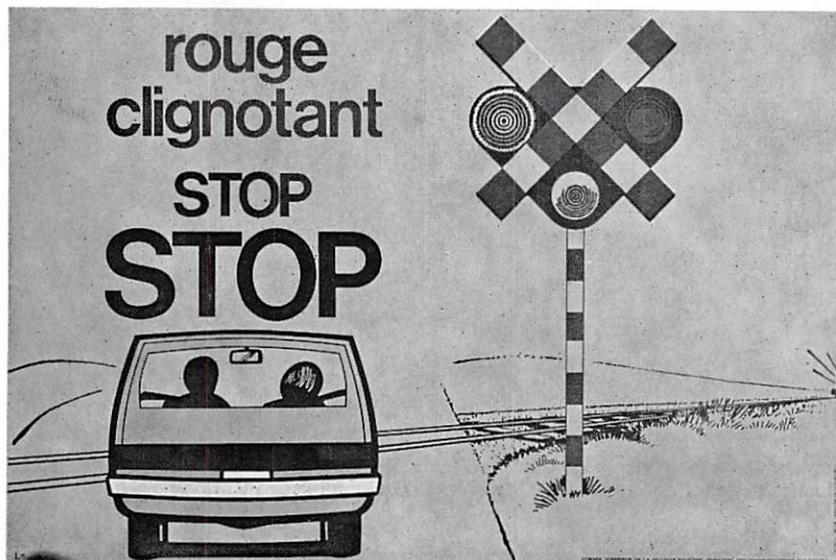
Le G.T.F., abréviation du « Groupe-ment belge pour la promotion et l'exploitation touristique du transport ferroviaire », boîte postale 191, 4000 Liège 1, est une association aux activités nombreuses. Elle groupe des amateurs du transport par rail (trains et trams), publie un périodique, organise des voyages en Belgique et à l'étranger et édite des livres, des cartes de réseau et des cartes postales.

Les très belles cartes postales, en noir et blanc, se rapportent à des sujets variés et à différentes périodes de l'histoire du transport par rail. La série

n° 52 est, à une carte près, consacrée à du matériel vicinal (12 cartes; 60 F + 15 F de frais d'envoi). Chaque carte est pourvue, au verso, d'une légende explicative.

Chaque série comporte de 8 à 12 cartes. Prix par série : 60 ou 65 F (virement au compte 140-0589219-11 du G.T.F. à Liège).

Tous les renseignements et détails nécessaires peuvent être demandés par écrit à l'adresse précitée, en joignant un timbre-poste belge ou un coupon-réponse international.



ACTES DE PROBITE

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

ANVERS

Broechem : Geukens M. (porte-monnaie + 1.200 F).
Tremelo : Van Eyken H. (portefeuille + 520 F + papiers de valeur).
Turnhout : Siemons W. (porte-monnaie + 1.470 F + 4 florins), Bastiaensen J. (portefeuille + 781 F), Gevers E. (portefeuille + 5.340 F), Nuyts R. (porte-monnaie + 6.040 F), Van den Heuvel A. (sac de dame + 9.000 F), Keremans L. (sac de dame + environ 30.000 F + bijoux d'une valeur de \pm 100.000 F).

FLANDRE ORIENTALE

Destelbergen : Stevens I. (7.250 F), Van Aerde A. (520 F), De Ridder J.-P. (2.200 F), De Maertelaere A. (549 F).
Gand St.-Pierre : Van Dijcke N. (100 F + 20 £), Hooft E. (54.793 F), Van Daele A. (778 F).
Hofstade : Barrie R. (941 F).
St.-Nicolas : Claeys A. (677 F).

NAMUR-LUXEMBOURG

Houffalize : Constant P. (sac à main + 12.588 F).
Namur : Bauduin P. (porte-monnaie + 698 F), François A. (portefeuille + 11.143 F), Lobet J. (porte-monnaie + 513 F), Remée F. (sacochette + 800 F + documents), Ledroit F. (portefeuille + chèque de 14.840 F).

LIEGE

Bassenge : Gorissen J. (525 F).
Bressoux : Mewissen (2.226 F).
Liège St.-Gilles : Wilkin L. (410 F + 2,75 £).
Omal : Dejardin (6.946 F), Pire R. (1.081 F).
Oraye : Schu (850 F).
Rocourt : Dezso L. (2.084 F), Schoefs (535 F).

BRABANT

Asse : Verbeke R. (porte-monnaie + 2.495 F), Stasseyns H. (montre de dame).
Lasne : Theys J.-M. (portefeuille + 7.120 F).
Leerbeek : Sterckx R. (sac à main + portefeuille + 1.850 F + chèque de 3.640 F).
Louvain : De Becker F. (porte-monnaie + 596 F).

LIMBOURG

Bilzen : Duellen E. (sac à main + 1.372 F + papiers de valeur), Mercken A. (porte-monnaie + 730 F).
Genk : Vliegen J. (4 microsillons).
Hasselt : Bollen T. (1.320 F).
Lanaken : Geelen P. (porte-monnaie + 500 F + 20 DM).

FLANDRE OCCIDENTALE

Courtrai : Rebercz B. (porte-monnaie + 460 F), Vroman H. (portefeuille + 8.507 F), Devrome F. (porte-monnaie + 520 F), Bekaert U. (portefeuille + 7.300 F + chèque de 5.000 F).
Knokke : Danneels E. (portefeuille + 2.070 F), Proot D. (porte-monnaie + 1.731 F), Vanoverberghe P. (portefeuille + 630 F), Verbeke P. (sac à main + appareil de photographie + 6.000 F).
Ostende : Ducheyne W. (sac à main + 1.260 F), Cloet M. (porte-monnaie + 1.790 F), Cornelis D. (porte-monnaie + 8.000 F), Cornelis D. (portefeuille + 2.640 F), Wybouw P. (radio-cassette), Pillecijjn P. (porte-monnaie + 3.339 F), Annys A. (portefeuille + 2.140 F), Vandabeele D. (portefeuille + 2.250 F), Reybrouck M. (portefeuille + 1.350 F), Debacker F. (portefeuille + 3.600 F), Vandenberghe E. (sac à main + 18.941 F).