



# NOS VICINAUX



# CHAMPIONNATS CYCLISTES

## du hainaut

Le championnat du Hainaut a eu lieu à Frameries (Eugies) le 18 août 1979.

Chez les coureurs de plus de 35 ans, Degasperi F. (Charleroi) remporta le titre de champion. Celui des moins de 35 ans revint à Bouchez Freddy (Eugies).

### RESULTATS :

#### Course des plus de 35 ans :

1) Farazijn G. (Dixmude), 2) Dekonink R. (Kortenbergh), 3) Huygens L. (Tremelo), 4) Coekaerts R. (Tielt), 5) Sterkx R. (Bruxelles), 6) Farazijn E. (Dixmude), 7) Meulemans R. (Tielt), 8) Verbeeck G. (Westerlo), 9) Nijns G. (Oostmalle), 10) Goffings L. (Hasselt), 11) Goffings R. (Hasselt), 12) Vandamme F. (Asse), 13) Degasperi F. (Charleroi), 14) Verhaegen C. (Tremelo),



Championnat du Hainaut.

Remise de la coupe à M. Balza (le coureur le plus âgé, 60 ans) au dépôt de Jumet.

(Photo R. Motmans, Kuringen)



Championnat du Limbourg.

(Photo R. Motmans, Kuringen)



15) Vandenberg R. (Merelbeke), 16) Mahy C. (Chastre), 17) Thewis P. (Hasselt), 18) Van Kerkhove É. (Asse), 19) Francq C. (La Louvière), 20) Bonvalet M. (Eugies).

#### Course des moins de 35 ans :

1) Rosseel R. (Furnes), 2) Vanspauwen J.P. (Hasselt), 3) Balcaen J. (Courtrai), 4) Bilaey Y. (Bruges), 5) Luyten R. (Tremelo), 6) Crauwels L. (Broechem), 7) Meesschaert R. (Bruges), 8) Bouchez F. (Eugies), 9) Deckers L. (Tremelo), 10) Dufour B. (Eugies), 11) De Vits E. (La Roue), 12) Meunier A. (La Louvière), 13) Godart W. (Eugies), 14) Letout R. (Jumet), 15) Mertens C. (Anvers), 16) Meens G. (Tielt), 17) De Smet A. (Malines), 18) Claes J.P. (Bruxelles).

## du limbourg

Le championnat du Limbourg s'est disputé le 5 août 1979 à Diepenbeek.

Dans la catégorie des plus de 35 ans, vingt et un concurrents étaient au départ.

#### Arrivées :

1) De Coninck (Staca), 2) Coekaerts R. (Tielt), 3) Farazijn G. (Dixmude), 4) Huygens L. (Aarschot), 5) Goffings R. (Hasselt), qui devient champion, 6) Farazijn F. (Dixmude), 7) Sterckx R. (Bruxelles), 8) Nijns G. (Oostmalle), 9) Meulemans (Tielt), 10) Goffings L. (Genk), 11) De Gasperi (Hainaut), 12) Van Kerkhoven (Asse), 13) Van Damme (Asse), 14) Van den Berghe (Merelbeke), 15) Celis (Brochem), 16) Verhaegen (Tremelo), 17) Overbergh (Courtrai), 18) Balza (+ 50 ans).

Chez les moins de 35 ans (22 participants), Rosseel gagna la plupart des primes.

André Van Geneugden, fils de l'ancien coureur Martin Van Geneugden, devient champion du Limbourg.

#### Arrivées :

1) Meesschaert (Bruges), 2) Rosseel (Furnes), 3) Bilaey (Assebroek), 4) Andries (Tielt), 5) Luyten (Westerlo), 6) Dufour (Eugies), 7) Balcaen (Courtrai), 8) Bouchez (Eugies), 9) Crauwels (Brochem), 10) Van der Veken (Turnhout), 11) Van Geneugden (Genk), 12) Van de Woestijne (Bassevelde), 13) Godart (Eugies), 14) Vierstraete (Courtrai), 15) Alaerts (Tielt), 16) Coenen (Louvain), 17) Mertens (Tjalkstraat), 18) De Vits (La Roue), 19) Bostijn (Cureghem), 20) Simons (Hasselt).

## de wallonie

Le championnat de Wallonie s'est déroulé le dimanche 12 août 1979 à Florennes sous un soleil radieux.

#### CLASSEMENT DES 10 PREMIERS DE CHAQUE EPREUVE :

##### Catégorie des plus de 35 ans :

1) Farazijn G. (Dixmude), 2) Huygens (Aarschot), 3) Deconinck (Dixmude), 4) Coekaerts (Tielt), 5) Sterckx (Bruxelles), 6) Charlier (Florennes), 7) Nijns (Oostmalle), 8) Goffings (Hasselt), 9) Meulemans (Tielt), 10) Farazijn E. (Dixmude).

Tout comme l'an dernier, la palme de champion de Wallonie revint au coureur local Charlier.

##### Catégorie des moins de 35 ans :

1) Rosseel (Furnes), 2) Dufour (Eugies), 3) Bilaey (Assebroek), 4) Balcaen (Courtrai), 5) Meesschaert (Assebroek), 6) Van Geneugden (Genk), 7) Luytens (Tremelo), 8) Alaerts (Charleroi), 9) Deckers (Tremelo), 10) Bouchez (Eugies).

C'est le second placé, Dufour, qui remporta le titre de champion de Wallonie.

# LA SEMAINE DU 3e AGE



La Semaine du 3e Age aura lieu du 11 au 18 novembre 1979. Elle se clôturera par la Fête des Grands-Parents, le 18 novembre.

Dans le cadre de l'« Année Mondiale de l'Enfant », qui se tient en 1979, le même thème que celui de l'an dernier a été retenu : « Enfant et Senior - Heureux accord ».

L'accent est mis sur l'importance bénéfique, surtout pour l'épanouissement des enfants, des relations entre les deux générations extrêmes de la société.

Les parents, en premier lieu, mais aussi les responsables de l'enseignement, d'organisations de jeunes et autres, devraient en être conscients et mettre tout en œuvre pour rendre possibles d'heureuses rencontres entre les seniors et les enfants. Multiplier, encourager et favoriser ces rencontres, c'est donner aux enfants des occasions d'épanouissement dont ils bénéficieront tout au long de leur vie.

# l'hiver approche

Les circonstances atmosphériques influencent fortement la circulation routière.

La pluie, le vent, le brouillard, la neige et le verglas sont d'autant plus dangereux qu'ils se manifestent davantage pendant les périodes de l'année où nous connaissons le plus d'heures d'obscurité.

Sur route mouillée, et surtout lors d'averses, une grande prudence est de mise. De brusques accélérations ou des freinages subits augmentent les risques de dérapage.

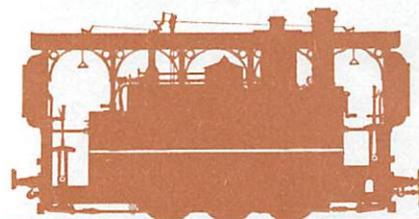
Méfiez-vous aussi des rafales de vent, à l'approche des immeubles et des plantations bordant la route.

## Les tramways vicinaux de Bruxelles-sud et Bruxelles-nord en images

Deux nouveaux albums composés par A. ver Elst ont paru dans la série connue de l'éditeur « Europese Bibliotheek » (Gasthuisstraat, 12, 5301 CC Zaltbommel, Hollande).

L'un est consacré aux trams vicinaux de Bruxelles-Sud, l'autre à ceux de Bruxelles-Nord. Ils comportent tous deux une courte introduction et 115 photos qui évoquent l'histoire de ces trams vicinaux.

Les petits albums, idéaux pour ceux qui s'intéressent au passé romantique du tram, sont en vente en librairie au prix de 425 F chacun.



Les espaces ménagés entre les maisons ou les plantations peuvent provoquer d'importants coups de vent latéraux.

Par temps de brouillard, les feux rouges de vos prédécesseurs ne sont que des points de repère mobiles. Ne vous y fiez pas trop. Ralentissez l'allure et réglez-la en fonction du champ de visibilité, de manière à vous ménager des distances de freinage confortables.

S'il neige, la visibilité est également limitée. La vitesse est à réduire comme s'il y avait du brouillard. Attention spécialement « aux plaques de verglas » locales, qui peuvent rudement vous surprendre.

# à l'administration centrale...

## ... RÉUNION DE TRAVAIL DES DES COMMUNICATIONS DE DES REPRÉSENTANTS ET



*Le bureau avec de gauche à droite : M. De Wolf, Chef de Cabinet du Ministre des Communications, M. Baudson, Président de la Commission des Communications de la Chambre des Représentants, M. Boey, Vice-Président du Sénat, M. Henrard, Directeur général et M. Storme, Président du Conseil d'Administration, prononçant son allocution de bienvenue.*

Le 27 juin 1979, les Commissions des Communications de la Chambre des Représentants et du Sénat ont tenu une réunion de travail à l'Administration centrale.

De nombreux membres du Conseil d'Administration de la S.N.C.V. ainsi que les dirigeants de la Société participèrent à cette séance de travail à laquelle assistaient également des dirigeants de la Fédération belge des Exploitants d'Autobus et d'Autocars, ainsi que des représentants des organisations syndicales.

Après l'allocution de bienvenue de M. Storme, Président du Conseil d'Administration, M. le Directeur général Henrard donna un aperçu de la situation actuelle de la S.N.C.V. et de ses perspectives d'avenir.

Ensuite, MM. Valcke, Inspecteur général, Vanderfaillie, Directeur de l'Exploitation et du Personnel et Pourveur, Directeur du Matériel, exposèrent les activités spécifiques de la Société. Ceci donna lieu à de nombreuses observations et interpellations de la part des membres des Commissions parlementaires. Il fut question de sujets aussi divers et variés que le confort et la sécurité des voyageurs, les problèmes d'environnement à la Côte, les correspondances trains-autobus, les renseignements fournis par l'ordinateur, les rapports entre la S.N.C.V. et les S.T.I., la réduction du temps de travail, et bien d'autres encore.

Il fut répondu à toutes les questions posées et nos parlementaires n'ont pas manqué d'exprimer leur vive satisfaction pour cette intéressante réunion de travail.

# COMMISSIONS LA CHAMBRE DU SÉNAT



*Vue de l'assistance avec au 1er rang de gauche à droite : MM. Driessens, Ernst et Van Pee, dirigeants de la F.B.A.A. et MM. Daems et Degroeve, Administrateurs de la S.N.C.V.*

*De gauche à droite : M. Casier, Commissaire du Gouvernement, MM. Monchy, Dechamp, Mathelart, Administrateurs de la S.N.C.V. et M. Bosmans, Chargé de Mission près la S.N.C.V.*



## UN JOUR OU UN WEEK-END D'ÉVASION

Il y a moyen de se distraire en chaque saison. Voici ce que nous offrent les mois de novembre et de décembre.

**1er-11 NOV. Anvers** Foire aux livres (de 10 à 19 h), au « Nationaal Bouwcentrum ».

**3 NOV. Liège** Célébration de la Saint-Hubert.

**3 NOV. Theux** Fête de Saint-Hubert (dès 15 h).

**3, 4 ET 6 NOV. Aubel** Fêtes de Saint-Hubert (journées et soirées).

**4 NOV. Avelgem** Marché annuel.

**4 NOV. Brasschaat** Fête de Saint-Hubert (à 11 h).

**4 NOV. Han-sur-Lesse (Rochefort)** A 10 h, fête de Saint-Hubert; bénédiction des chevaux.

**4 NOV. Kortenberg (Saint-Trond)** Procession aux chandelles (à 14 h).

**4 NOV. Tongres** Fête de Saint-Hubert (à 11 h).

**9, 10, 11 NOV. St-Amandsberg (Gand)** Exposition internationale « La basse-cour ».

**10 NOV. Ypres** Fête de Saint-Martin (à 17 h).

**10 NOV. Koksijde** Fête de Saint-Martin (à 18 h).

**10 NOV. Nieuport** Fête de Saint-Martin (à 18 h).

**10-18 NOV. Bruxelles** Au Centre international Rogier : Salon international de la caravane.

**10-18 NOV. Courtrai** Aux Halles, exposition « Les Loisirs 79 ».

**10 NOV. - 22 DEC. Gand** Exposition « L'œuvre de Maurice Maeterlinck, prix Nobel ».

**11 NOV. Dans tout le pays** Commémoration de l'Armistice.

**11 NOV. Alost** Marché annuel.

**11 NOV. Beveren** Fête de Saint-Martin.

**11 NOV. Eynatten (Raeren)** Cortège folklorique de la Saint-Martin (à 19 h).

**11 NOV. Retie** Fête de Saint-Martin (dès 18 h).

**16-25 NOV. Bruges** Salon de la Gastronomie et du Tourisme.

**24 NOV. - 16 DEC. Saint-Nicolas** Foire aux attractions; le 3 décembre, marché annuel.

**30 NOV. - 4 DEC. Bruxelles** Aux Palais du Centenaire : Jumping international de Bruxelles.

**1-9 DEC. Bruxelles** Au Centre international Rogier : Salon mondial de l'Invention, de la Recherche et de l'Innovation industrielle. Salon du Bricolage et des loisirs actifs.

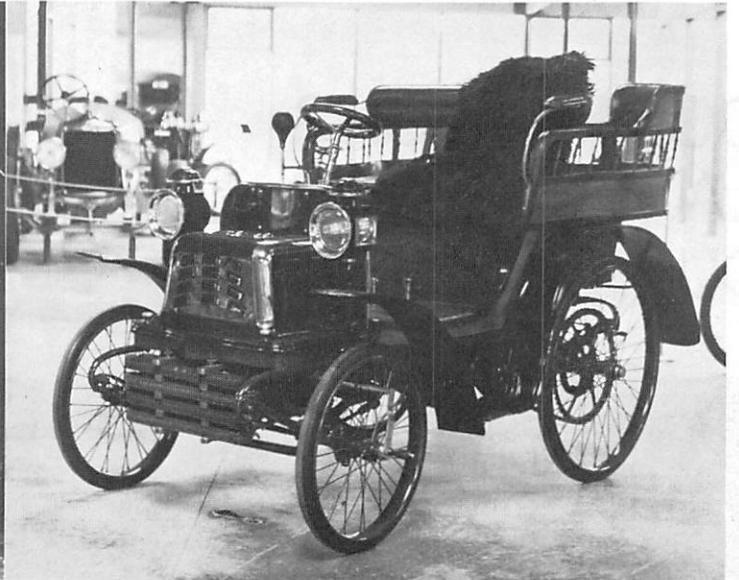
**1er DEC. Ciney** Grand marché annuel de la Saint-Eloy.

**5 DEC. Bree** Marché Saint-Nicolas.

**8 ET 9 DEC. Courtrai** Aux Halles, exposition internationale canine 79.

**24 DEC. Bruges** Concert de carillon; récital de Noël (à 23 h 15).

**26 DEC. Virton** Foire aux amoureux (à 11 h).



# le centenaire de la lampe à incandescence

## ÉVOLUTION DE L'ÉCLAIRAGE AUTOMOBILE

Tous les secteurs de la vie de notre société peuvent pratiquement être associés à la commémoration du centenaire de la première lampe à incandescence vraiment utilisable.

Sans la lumière artificielle, créée en 1879, la vie moderne, de même que la circulation, seraient impensables. De nos jours, circulent dans le monde entier quelque 350 millions de voitures, transportant un nombre au moins égal de personnes, qui, le soir ou la nuit, veulent voir et être vues. Ceci n'est possible que grâce à des modèles de lampes qui sont toutes dérivées de la première lampe à incandescence. Chaque voiture comporte en moyenne une trentaine d'ampoules. A l'occasion du centenaire de leur ancêtre commun, il nous a paru intéressant de relater dans cet article la genèse de l'éclairage automobile.

Il n'était pas question d'éclairage pour les premiers véhicules motorisés.

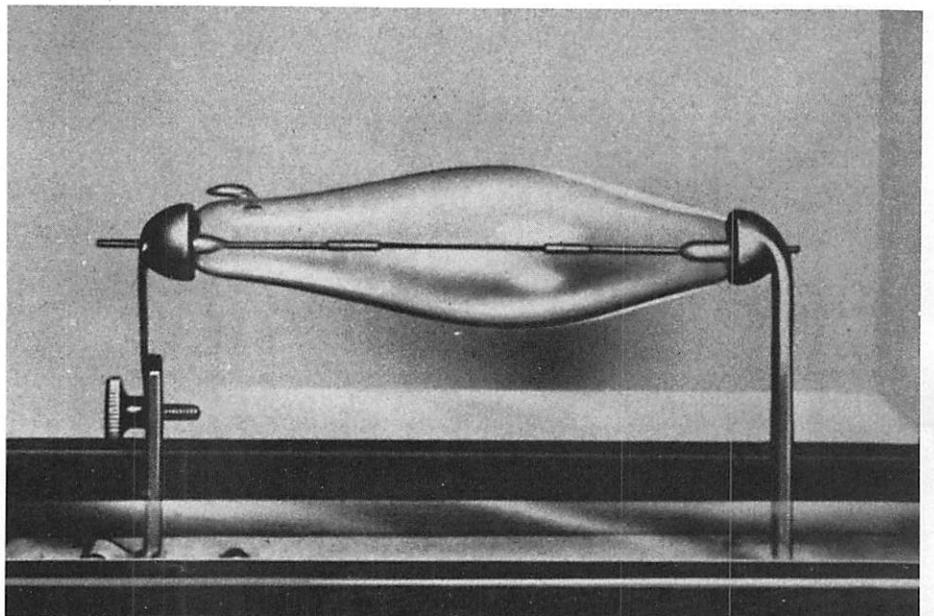
Mais, progressivement, le parc automobile augmenta, ainsi que la vitesse. En 1900, certaines voitures atteignaient déjà les 70 km à l'heure. Les exigences en matière d'éclairage devinrent de ce fait plus grandes. Les premiers phares étaient en général de conception traditionnelle, adaptée au style des voitures qui ressemblaient encore beaucoup à des carrosses. Lorsque le pétrole d'éclairage fut disponible, les phares à pétrole avec réflecteurs devinrent rapidement populaires.

En 1905, un système d'éclairage introduit par de nombreuses marques d'automobiles souleva un grand enthousiasme. Il se composait de lampes à huile pour les feux latéraux et arrière, et d'une lampe à acétylène (connue également sous le nom de lampe à carbure) pour le phare. La lampe à acétylène donnait une lumière assez douce et, ce qui était plus important, permettait de circuler en sécurité jusqu'à 65 km à l'heure, sur bonne route. Il fallait toutefois faire preuve d'une

certaine habileté pour la maintenir allumée ! C'est en 1908 que cette forme d'éclairage atteignit son développement maximal.

Vers 1910, apparurent les premiers phares munis de lampes électriques. Des lampes à incandescence ordinaires furent alors généralement utilisées. Le filament en était spécialement renforcé pour tenir compte du cahotement des voitures de l'époque. Le courant alimentant le premier éclairage électrique automobile était four-

ni par une batterie qu'il fallait sortir de la voiture pour la recharger, car les dynamos pour automobiles n'existaient pas encore. En Europe, les premières dynamos à courant continu sont apparues sur les voitures en 1913, ce qui donna également une vive impulsion à l'éclairage électrique. L'Amérique prit rapidement de l'avance dans ce domaine. Dès 1916, presque toutes les voitures étaient équipées d'une petite dynamo, entraînée par une courroie dont la tension pouvait être réglée



La lampe électrique à incandescence telle que Joseph A. Swan l'a construite et essayée en Angleterre vers 1878.

(Photo Philips)

par un embrayage spécial. Etant donné qu'on ne pouvait consacrer qu'une part limitée de la puissance du moteur à cette fin, on ne pouvait obtenir un éclairage suffisant de la route qu'en utilisant des phares munis de réflec-

teurs paraboliques qui projetaient un faisceau de lumière. On utilisa, en outre, des verres de phares striés qui pouvaient ainsi faire fonction de lentilles. Cet éclairage amélioré avait cependant le désavantage d'éblouir davantage les conducteurs des voitures arrivant en sens inverse. On s'est efforcé de parer, autant que possible, à cet inconvénient en montant des phares supplémentaires plus petits, qui pouvaient être orientés un peu vers l'extérieur et servir ainsi à éclairer également les accotements. En 1924, apparut sur le marché la première lampe auto-duplo. Elle comportait, dans le même ballon, deux filaments incandescents: un pour l'éclairage principal, le « grand phare », et l'autre pour le feu de croisement. Le filament de ce dernier était muni d'une calotte de protection empêchant que la lumière ne rayonne au-dessus d'une certaine limite (l'horizontale) et ne puisse aveugler les conducteurs que l'on croisait.

Sur le continent européen, le feu de croisement avec calotte de protection et système symétrique a été progressivement introduit.

L'Amérique et la Grande-Bretagne ont suivi une autre voie, en utilisant un feu de croisement sans protection, avec faisceaux asymétriques. Peu avant la deuxième guerre mondiale, on a commencé à mettre au point, en Amérique, un système selon lequel le réflecteur, le verre et le filament incandescent constituaient un seul ensemble hermétique, dénommé « Sealed Beam Lamp ».

Au cours des années 1955-1956, sortirent alors chez nous les lampes asymétriques, qui permettent de mieux éclairer la partie droite de la route, et sur une plus grande distance qu'à gauche, sans risque d'augmenter l'éblouissement des usagers croisés.

Dans la lampe auto à incandescence, l'énergie électrique est transformée en lumière, par chauffage du filament. Plus la température peut être augmentée, meilleur est le rendement-lumière. Mais il y a une autre règle fondamentale: plus la vitesse de vaporisation de la matière incandescente est élevée, plus la durée de vie de la lampe est courte. La vitesse de vaporisation



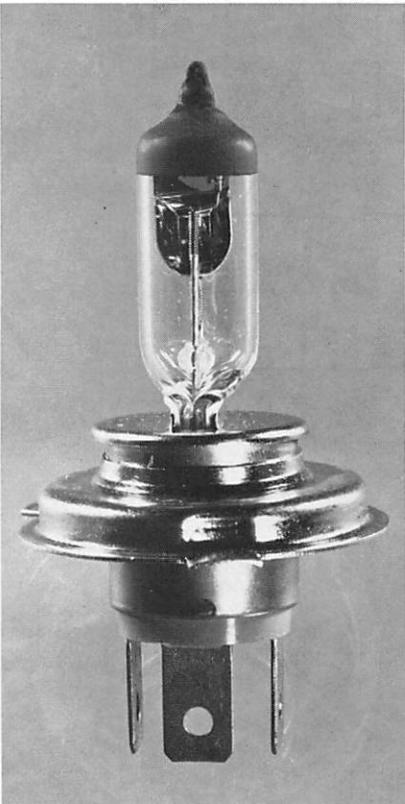
En 1924 : une lampe auto avec deux filaments incandescents dans un seul ballon : un pour le phare et un pour le code. C'était la première lampe auto Duplo.

(Photo Philips)

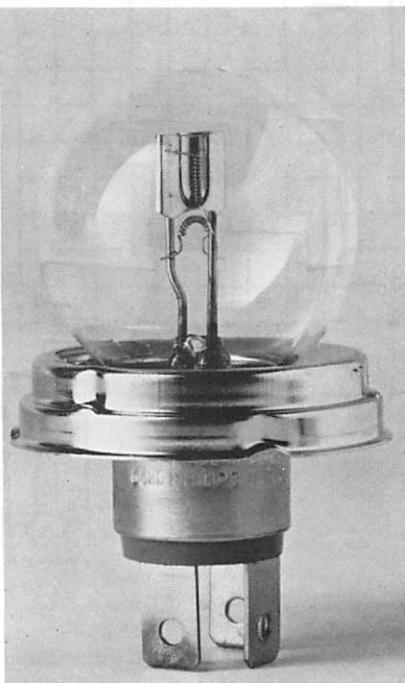
du filament incandescent revêt donc la plus haute importance, ainsi que, évidemment, la résistance aux chocs et aux vibrations.

Après bien des essais, fut inventée la lampe à halogène beaucoup plus petite que la lampe à incandescence normale, à rendement supérieur, et durée de vie plus longue. De plus, du fait qu'il n'y a pas de noircissement de la paroi du ballon, le flux lumineux reste constant aussi longtemps que la lampe « vit ».

Remarquez les phares d'un auto-camion vicinal d'avant-guerre (Voiture Minerva 1925).



(Photo Nandrin)



(Photo Van Gasse)



# LA PAGE FAMILIALE

PROBLEME N° 1

## A NOS FOURNEAUX

### FILETS DE SOLE « BRASSEUR »

#### Par personne :

- 1 sole de 400 g
- 10 cl de bière de basse fermentation
- 2 chicons
- 1 petit verre de vin blanc
- 1/2 dl de crème
- 10 cl de crème fouettée
- 2 échalottes finement hachées
- 1 citron
- poivre et sel

Nettoyez la sole, et pochez-la dans de l'eau assaisonnée à laquelle vous aurez ajouté un jus de citron. Il suffit que l'eau frémissse. Faites dorer les échalottes. Arrosez de vin blanc et de crème. Faites cuire jusqu'à l'obtention d'une sauce liée. Entre temps chauffez la bière sur feu doux et faites réduire au tiers. Mélangez la bière chaude à la sauce au vin et versez ce mélange dans un chinois. Assaisonnez à votre goût.

Incorporez-y la crème fouettée.

Enlevez les arêtes des soles et disposez les poissons sur un plat beurré. Placez les chicons étuvés sur les soles et versez doucement la sauce sur les chicons. Faites dorer votre plat quelques minutes au four et garnissez-le avec des pommes duches.

A servir avec un vin blanc sec tel un Pouilly Fuiisé ou avec un verre de bière.

### QUICHE BRABANÇONNE

Pour 3 quiches (24 cm Ø)

#### Ingrédients :

- 18 chicons
- 300 g de Gouda belge
- 100 g de fromage « Trappiste »
- 200 g de lard fumé
- 150 g d'oignons (légèrement cuits)
- 4 dl de lait
- 2 dl de crème
- 100 g de farine
- 6 œufs
- sel, poivre et noix de muscade.
- Une pâte feuilletée ou une pâte brisée.

#### Préparation :

Graissez les formes avant d'y mettre vos pâtes. Couvrez le fond avec le lard et les oignons et saupoudrez de fromage râpé. Puis étalez les chicons que vous avez préalablement étuvés. Battez comme pour une omelette les œufs avec la farine, assaisonnez et ajoutez-y le lait et la crème. Versez ce mélange sur les chicons.

Faire cuire à four modéré.

Servir très chaud.

Extrait de la revue « Brabant »

## LE COIN DES JEUNES

N° 199. LES PROBLEMES DE FRANÇOIS

**Solution :** François pose une des planches en la faisant déborder de 40 cm. sur le vide. Puis, il place la seconde sur la première jusqu'à ce qu'elle repose sur la partie opposée du pont.

Il peut alors, sans crainte, s'engager sur ce passage car la planche de gauche agit comme contre-poids; puisqu'elle pèse 20 kg, il faudrait pour la faire basculer un poids de 200 kg.

1	V	E	R	R	E
2	L	L	E		
3	L	B		M	A
4	L	E		O	N
5	E		U	N	E
	1	2	3	4	5

#### Horizontal

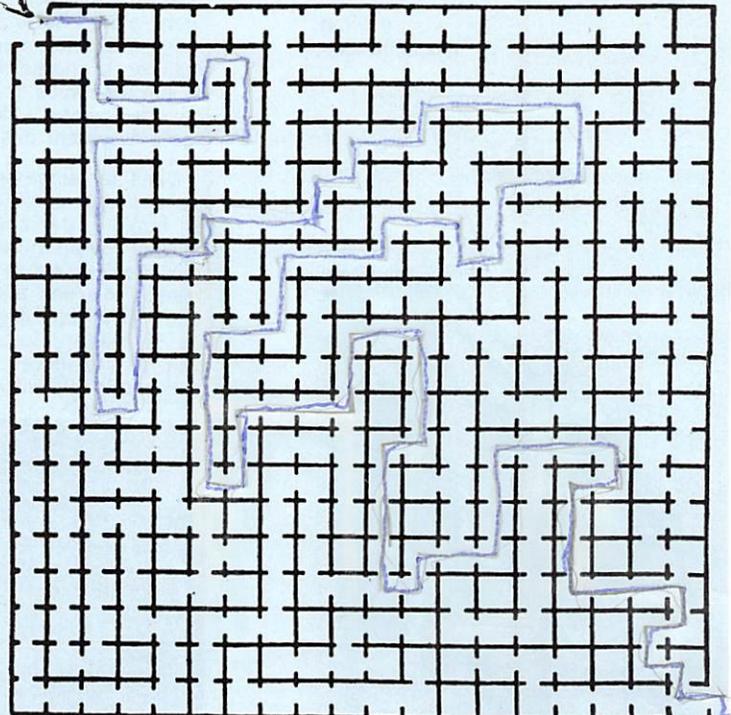
1. Sert à boire.
2. Est entourée d'eau.
3. Dans l'île d'Elbe.
4. Article défini - pronom indéfini.
5. Voyelle - article indéfini.

#### Vertical

1. Grande agglomération.
2. Ile célèbre du fait de Napoléon.
3. Note de musique - voyelle.
4. Consonne - adjectif possessif.
5. Voyelle - animal domestique très têtu.



POUVEZ-VOUS TROUVER LE CHEMIN QUI MENE A L'OS DE MEDOR ?



Envoyez votre réponse au bureau du journal.  
Notez bien vos nom - prénoms

- adresse - localité et la fonction de votre papa, ou de votre maman, à la S.N.C.V.

# LES HUILES

Les huiles alimentaires sont des matières grasses d'origine presque exclusivement végétale. La plupart proviennent de graines ou de fruits. Seules, les huiles marines provenant de la baleine ainsi que de certains poissons relèvent du monde animal.

Si l'on tient compte de l'importance de la production mondiale, l'huile de soja vient largement en tête de la liste des produits oléogineux; viennent ensuite, en ordre décroissant de production, les huiles de tournesol, d'arachide, de graines de coton, de noix de coco, de colza, de palme, d'olive, de lin, de sésame, de maïs..

L'obtention des huiles végétales peut se faire de deux façons : à partir des graines ou des fruits (olives).

## A. Méthode de pression

La graine est broyée, chauffée, humidifiée avec un peu de vapeur d'eau et soumise à l'action des presses. Celles-ci développent une force de pression considérable, ce qui provoque l'expulsion de l'huile en quelques minutes. Le résidu, appelé tourteau, contient encore une quantité d'huile de l'ordre de 10 à 12%. En ce qui concerne la fabrication de certaines huiles (principalement l'huile d'olive) on pratique d'abord une première pression à froid qui donne naissance à une huile de très bonne qualité (ex. l'huile d'olive vierge), mais cette opération se caractérise par un rendement relativement faible. Après adjonction d'eau chaude à la pâte, on soumet celle-ci à une deuxième pression à chaud. L'huile obtenue est plus acide et de moindre qualité que l'huile de la première pression. Mais le rendement est sensiblement amélioré.

## B. Méthode d'extraction

Les graines, après le broyage sont lavées avec un solvant qui ne dissout que les huiles. La solution est filtrée et le solvant évaporé. Ce procédé permet de laisser moins de 1% d'huile dans le tourteau résiduel. L'huile obtenue doit ensuite être raffinée; cette opération assez lon-

gue comporte plusieurs manipulations qui ont pour but de clarifier l'huile, de la désacidifier, de la débarrasser de toutes ses impuretés (gommes, débris, végétaux...) et donc de la rendre consommable.

En ce qui concerne l'aspect nutritionnel des huiles alimentaires, il faut savoir qu'elles renferment 100% de matières grasses et fournissent donc 9.000 calories par litre. Si l'on se place au niveau de l'aspect purement qualitatif des huiles végétales, et si l'on tient compte de leur utilisation dans le cadre d'une prévention des maladies cardio-vasculaires, il faut répartir les huiles végétales en trois groupes bien distincts :

### 1. Les huiles riches en acides gras poly-insaturés

Ce sont les huiles de soja, tournesol, maïs, carthame, sésame, noix, pépins de raisins. Elles restent liquides même à -18° C. Elles ont une influence favorable sur le taux de cholestérol et elles contiennent un pourcentage très élevé d'acide linoléique. Les margarines de régime sont préparées à base de ces huiles.

### 2. Les huiles riches en acides gras saturés

Ce sont les huiles de copra, coco, palme.. qui malgré leur origine végétale sont du type saturé. Elles ont donc une influence néfaste sur le taux de cholestérol sanguin.

### 3. Les huiles riches en acides gras mono-insaturés

Les huiles d'arachide et d'olive. Elles n'ont aucune influence sur le taux de cholestérol sanguin. Elles sont appelées neutres.

## Utilisation des huiles dans l'alimentation

Les huiles les plus couramment employées chez nous sont : l'huile de soja, maïs, tournesol, arachide, olive, carthame...

Les huiles de lin et de riz ainsi que l'huile d'olive sont employées pour les conserves de poissons. Il faut noter qu'actuellement on trouve des conserves de poissons au naturel.

Les huiles de palme et de coco sont souvent employées comme base de la fabrication des margarines ordinaires ou des graisses de friture.

## Comment doit-on employer les huiles dans le cadre d'une bonne prévention des maladies cardio-vasculaires ?

### 1. Les préparations froides

Pour les préparations froides, il est souhaitable d'employer une huile de soja, maïs, tournesol, carthame... Ces huiles sont du type poly-insaturé et favorisent donc une baisse du taux de cholestérol sanguin. Ces huiles conviennent donc parfaitement pour la préparation de la vinaigrette ou de la mayonnaise.

On peut réaliser une excellente mayonnaise avec seulement un œuf par litre de mayonnaise. Cette sauce se conserve parfaitement pendant une dizaine de jours dans le fond du réfrigérateur et peut vous servir de base pour la préparation d'autres sauces :

**Sauce verte :** en ajoutant du cerfeuil, des épinards hachés, un oignon haché et de la ciboulette;

**Sauce cocktail :** en ajoutant un peu de purée de tomates, une goutte de whisky, du poivre;

**Sauce tartare :** en ajoutant du persil haché, un peu de poudre de moutarde et un blanc d'œuf dur haché.

### 2. Les préparations chaudes

— **Les fritures :** Contrairement aux huiles riches en acides gras poly-insaturés qui s'oxydent et se détériorent très vite à la chaleur, les huiles mono-insaturées sont relativement stables à l'action de la chaleur.

Il est donc préférable d'utiliser l'huile d'arachide ou éventuellement l'huile d'olive pour la friture. De toute façon, il ne faut pas dépasser les 150° pour la première cuisson et les 170° pour la deuxième cuisson. De

B. COLLIN,  
Diététicienne

plus, il est interdit d'ajouter une huile non employée à une huile qui a déjà servi.

— **Les sauces :** Pour la même raison citée plus haut, il vaut donc mieux utiliser l'huile d'arachide ou l'huile d'olive pour la préparation des sauces. D'ailleurs l'huile d'olive convient parfaitement pour la préparation d'une sauce tomate. On peut conserver la sauce tomate qui servira de base pour les autres préparations :

— **sauce paprika :** en y ajoutant de la poudre de paprika;

— **sauce provençale :** en y ajoutant des champignons émincés et des poivrons coupés en lamelles; laisser mijoter ± 20 minutes;

— **sauce italienne :** en y ajoutant des dés de viande ou de volaille;

— **sauce bolognaise :** en y ajoutant de la viande de veau maigre hachée, cuite auparavant dans une poêle sans matière grasse.

Ces sauces sont très faciles à réaliser. Elles accompagnent délicieusement un plat de pâtes ou de riz ou certaines viandes : steak grillé, poulet..

— **Les huiles d'arachide ou d'olive :** conviennent très bien pour le rôtissage des viandes ou de la volaille. On peut également utiliser ces huiles pour enduire des brochettes de viande, de poisson, de légumes avant de les griller.

Dans la cuisine, l'huile remplace parfaitement une autre matière grasse. Les préparations sont excellentes et délicieuses. Mais, dans le cadre de la prévention des maladies cardio-vasculaires, il est conseillé d'employer :

— les huiles poly-insaturées (soja, maïs, tournesol, carthame) pour les préparations froides,

— les huiles mono-insaturées (arachide ou olive) pour les fritures et les préparations chaudes.

(Ligue belge de cardiologie)

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



## RECRUTEMENT

### ADMINISTRATION CENTRALE

De Leeuw A.-M., commis-dactylo.  
Louer M., rédacteur.  
Caes E., rédacteur.  
Froidbise P., rédacteur.  
Gabilla D., veilleur de nuit.  
Tree J.-C., rédacteur.  
Vandecauter C., ing. civil-architecte.

### ANVERS

Aerts A., conducteur-receveur AB.  
Braeckmans J., cond.-receveur AB.  
Lambrechts K., nettoyeur.  
Van Asch J., ouvrier qualifié.  
Van de Keybus A., ouvrier qualifié.  
Vandaele G., cond.-receveur AB.  
Van den Borren L., cond.-rec. AB.  
Van Hoof A., cond.-receveur AB.  
Vermeiren J., conducteur-receveur AB.  
Wouters V., cond.-receveur AB.  
Baes P., conducteur-receveur AB.  
Bluekens J., cond.-receveur AB.  
Cop L., conducteur-receveur AB.  
Duquenne D., cond.-receveur AB.  
Jansen R., conducteur-receveur AB.  
Joosen J., conducteur-receveur AB.  
Pauwels C., cond.-receveur AB.  
Smets J., conducteur-receveur AB.  
Van Gils E., cond.-receveur AB.  
Wolfs H., conducteur-receveur AB.

### FLANDRE ORIENTALE

Schelfaut E., cond.-receveur AB.  
Van Hove E., cond.-receveur AB.  
Vercauteren A., cond.-receveur AB.  
Dhont D., conducteur-receveur AB.  
Sobrie H., conducteur-receveur AB.

### HAINAUT

Decamps H., ouvrier entretien bâtiment.  
Hendrickx D., cond.-receveur AB.  
Piette A., conducteur-receveur AB.  
Rigolle G., électricien.  
Roquelle J., conducteur-receveur AB.  
Sarens M., conducteur-receveur AB.  
Van Lunter J., tôlier.  
Versluys P., conducteur-receveur AB.  
Blondeaux A., cond.-receveur AB.  
Bourgignon C., cond.-receveur AB.  
Bouttiau M., mécanicien.  
Broucke F., conducteur-receveur AB.  
Bureaux M., cond.-receveur AB.  
Daniel A., conducteur-receveur AB.  
De Nardi G., cond.-receveur AB.  
Goblet J.-M., préparateur de matériel.  
Grafe W., conducteur-receveur AB.  
Jeanmotte J., cond.-receveur AB.  
Lhoir J.-P., conducteur-receveur AB.  
Lorge M., conducteur-receveur AB.  
Mahieu A., mécanicien.

### NAMUR-LUXEMBOURG

Bodart B., conducteur-receveur AB.  
Danilot B., nettoyeur.  
Deconninck J., cond.-receveur AB.  
Hennaux G., conducteur-receveur AB.  
Lefèvre C., conducteur-receveur AB.  
Majerus R., cond.-receveur AB.  
Soblet J., conducteur-receveur AB.  
Spote N., conducteur-receveur AB.  
Tislair D., conducteur-receveur AB.  
Levoisin A., rédacteur.  
Baikrich D., cond.-receveur AB.  
Crefcœur J.-C., cond.-receveur AB.  
Dinjar D., conducteur-receveur AB.  
Gillain P., peintre.  
Havenne J.-M., cond.-receveur AB.  
Luyten F., conducteur-receveur AB.  
Martin C., conducteur-receveur AB.  
Penet F., conducteur-receveur AB.

### LIEGE

Closson P., conducteur-receveur AB.  
Dumont M., conducteur-receveur AB.

Giroul L., tourneur.  
Lonreiro V., écuireuse.  
Loiczli F., conducteur-receveur AB.  
Vandevelde D., mécanicien.  
Verstegen R., cond.-receveur AB.  
Adams J., mécanicien.  
Grainday J., mécanicien.  
Louis S., conducteur-receveur AB.  
Maron E., conducteur-receveur AB.  
Renotte F., conducteur-receveur AB.  
Simonis M., conducteur-receveur AB.  
Signon E., conducteur-receveur AB.  
Verryt A., conducteur-receveur AB.  
Verslegers J., cond.-receveur AB.

### BRABANT

Worme M., rédacteur.  
Bulte W., conducteur-receveur AB.  
Claes R., conducteur-receveur AB.  
Cobbaert D., cond.-receveur AB.  
Crabbe H., conducteur-receveur AB.  
De Dobbeleer R., cond.-receveur AB.  
De Prins R., cond.-receveur AB.  
De Noose A., nettoyeur.  
De Wolf R., conducteur-receveur AB.  
Es C., conducteur-receveur AB.  
Falisse D., conducteur-receveur AB.  
Goossens M., conducteur-receveur AB.  
Lemaire J., conducteur-receveur AB.  
Lemmens A., nettoyeur.  
Lostermans M., cond.-receveur AB.  
Loosfeld R., cond.-receveur AB.  
Peeters C., conducteur-receveur AB.  
Schepers F., cond.-receveur AB.  
Stockmans M., cond.-receveur AB.  
Van Bellinghen L., tôlier.  
Vanden Hove A., cond.-receveur AB.  
Van der Mosen M., cond.-rec. AB.  
Van Laethem H., cond.-receveur AB.  
Verdeyen F., conducteur-receveur AB.  
Arnoeyts J., mécanicien.  
Andries D., conducteur-receveur AB.  
Cenens J., conducteur-receveur AB.  
De Crick E., cond.-receveur AB.  
Dercy P., cond.-receveur AB.  
Devillelet B., conducteur-receveur AB.  
Dugauquier A., cond.-receveur AB.  
Hendrickx M., menuisier.  
Laureyns H., ouvrier.  
Loits Y., conducteur-receveur AB.  
Schockaert P., cond.-receveur AB.  
Sweygens M., cond.-receveur AB.  
Swings R., ouvrier.  
Taverniers F., cond.-receveur AB.  
Van Brusselen E., ouvrier qualifié.  
Verzieux A., cond.-receveur AB.  
Vos R., conducteur-receveur AB.

### LIMBOURG

Liebens F., électricien.  
Cremers Y., conducteur-receveur AB.  
Freson V., conducteur-receveur AB.  
Hoybeerghe A., ouvrier qualifié.  
Schurgers J., cond.-receveur AB.  
Thoelen J., conducteur-receveur AB.  
Vuerstaek R., maçon.

### FLANDRE OCCIDENTALE

Vannieuwerkerke W., cond.-receveur AB.  
De Glas T., cond.-receveur AB.  
Dobbelaere J., cond.-receveur AB.



## MUTATIONS

### FLANDRE ORIENTALE

Van de Putte M., poinçonneuse.

### HAINAUT

Vanderborght A., commis.

### BRABANT

Libotte C., dactylo.

### FLANDRE OCCIDENTALE

Janssens R., conducteur-receveur AB.



## MARIAGES

### ADMINISTRATION CENTRALE

Danckers E. et Lemmens R.

### ANVERS

Collen P. et Selleslagh L.

### FLANDRE ORIENTALE

Goorix P. et Baele I.  
Van Alboom D. et Scheirlinck F.  
Hoste R. et Boone A.  
Vermeulen M. et De Smet M.  
Drieghe J. et Demeyere I.  
Mottart P. et Raman M.  
Huyghe J. et Compernelle G.

### HAINAUT

Dietrich C. et Cresson M.  
Helin J.-L. et Desmet S.  
Hecq S. et Pourtois N.  
Maenhout A. et Dujardin J.-M.  
Cambier R. et Caillieuw M.  
Lenoir A. et Févy A.  
Cartiaux L. et Morreels L.  
Vanden Bulcke J.-M. et Herman J.  
Petit D. et Barbarin A.-M.  
Tordeur J. et Moeseke M.  
Jaumain J.-M. et Adam A.

### NAMUR-LUXEMBOURG

Lecomte J. et Feryr L.  
Cormanne M. et Louis J.  
Dechamps M. et Lothaire I.

### LIEGE

Doret L. et Helaers A.-M.  
Claes C. et Piron P.  
Destobbeleir T. et Lieben J.  
Evrard G. et Godin J.

### BRABANT

Gille R. et Gomy M.  
Servranckx F. et Matthijs M.  
Cleynen V. et Bruyninckx J.  
Pierard E. et Beelen V.  
Vanbecelaere G. et Bergiers N.  
Van Cauwenbergh E. et Lombaerts E.

### LIMBOURG

Schevenels G. et Istaes I.  
Maggen G. et Bekaert M.-T.  
Doucet H. et Meuwis G.  
Bollen J. et Vanbrabant M.

### FLANDRE OCCIDENTALE

Vandierendonck J.-C. et Deketelaere M.  
Vanryckeghem R. et Aemele C.



## NAISSANCES

### ADMINISTRATION CENTRALE

Arne chez Van Hulle, ép. Lenaerts (Bruxelles)

### ANVERS

Vanessa chez Schroven C. (Ranst)  
Bianca chez Vriens F. (Rijkvorsel)  
Lotte chez Van de Ven P. (Merksem)  
Leen chez Beckers L. (Vosselaar)  
Steve chez Bernaerts G. (Muizen)  
Dimitri chez Goossens F. (Malines)

Leen chez Verreet M. (Heist o/d Berg)  
Dave chez Luyten R. (Herselt)  
Inga chez Van den Brande W. (Stabroek)  
Peter chez Geerts P. (Deurne)

### FLANDRE ORIENTALE

Cindy chez De Reu E. (Drongen)  
Evelien chez Daelewin E. (Gentbrugge)  
Wendy chez Van de Walle E. (Gand)  
Evelien chez Corijn L. (Bachte-Maria-Leerne)  
Veronique chez De Caluwe P. (Hamme)

### HAINAUT

Angélique chez Flute C. (Anderlues)  
Michaël chez Godaux A. (Anderlues)  
Roseline chez Agazzi J.-P. (La Hestre)  
Gregory chez Dufraine F. (Haine-Saint-Pierre)  
Angélique chez Amand M. (Sirault)  
Céline chez Rousselet F. (Sars-la-Bruyère)  
Florence chez Depasse J. (Gouy-lez-Piéton)  
Jean-Philippe chez Versavel C. (Mont-sur-Marchienne)  
Mélicha chez Mercier P. (La Bouverie)

Olivier chez Reygaerts G. (Jemappes)  
Marjorie chez Hoyaux E. (Naast)  
Carlos chez Delandas A. (Charleroi)  
Michaël chez Lefebvre R. (Courcelles)  
Baptiste chez Basselier E. (Anderlues)

### NAMUR-LUXEMBOURG

Virginie chez Delannoy L. (Ciney)  
Samuel chez Plas P. (Andenne)  
Laura chez Donny J.-P. (Anhée)  
Sébastien chez Etienne C. (Andenne)  
Anne chez Belche J. (Thiaumont)  
Ludivine chez Rouly M. (Florennes)  
Christele chez Fosseprez D. (Jambes)

### LIEGE

Pierre chez Vanderveck J. (Oreye)  
Raphaël chez Claessens G. (Abée Scry)  
Jacques chez Delev J. (Bassenge)  
Sandrine chez Renson L. (Hannut)  
Estelle chez Steenebruggen H. (Jupille)  
Mélanie chez Limet A. (Warzée)

### BRABANT

Kurt chez Stockmans A. (Denderleeuw)  
Ronny chez De Blick H. (Anderlecht)  
Olivier chez Rousseau R. (Berchem-Ste-Agathe)  
Gert chez De Braeckeleer J. (Roosdaal)

Koen et Dirk chez Wagemans F. (Tildonk)  
Michaël chez Loits Y. (Overijse)  
Christophe chez Claes W. (Incourt)  
Sara chez Arnoeyts J. (Meise)  
Barbara chez Dekens L. (Rhode-St-Genèse)  
Frederik chez De Kegel M. (Gand)  
Heidi chez Veeckmans E. (Leefdaal)

### LIMBOURG

Ann chez Hansen J. (Zutendaal)  
Marika chez Van de Velde R. (Beringen)  
Liestbeth chez Gybels L. (Hasselt)  
Ann chez Bosmans G. (Gruitrode)  
Wendy chez Tielens H. (Hasselt)  
Steven chez Reynders W. (Hasselt)

### FLANDRE OCCIDENTALE

Jason chez Roose C. (Ostende)  
Joke chez Janssens E. (Bruges)  
Jurgen chez Vandamme L. (Courtrai)  
Sylvie chez Callawaert P. (Wevelgem)  
Chris chez Wayne J. (Oostduinkerke)  
Frederik chez Verkin P. (Torhout)  
Kevin chez Dewulf M. (Ostende)  
Lesley chez Candaele M. (Elverdinge)  
Ineke chez Coopman G. (Gullegem)



## RETRAITES

Années de service

### ANVERS

Heyselberghs J., cond.-rec. AB 42  
 Matheussen J., cond.-rec. AB 36  
 Mortelmans A., cond.-rec. AB 38  
 Peenen C., aubettier 37  
 Van Wiele T., cond.-rec. AB 37  
 Wynants J., 1er ouvr. d'élite 38  
 Eyer J., cond.-rec. AB 28  
 Meyvis L., cond.-rec. AB 38  
 Neys A., cond.-rec. AB 38  
 Schroven I., cond.-rec. AB 38  
 Teunkens F., aubettier 23  
 Van den Broeck L., cond.-rec. AB 38  
 Van der Linden A., cond.-rec. AB 41  
 Van Herck J., cond.-rec. AB 33

### FLANDRE ORIENTALE

De Grootte F., cond.-rec. AB 39  
 Verstappen R., cond.-rec. AB 38

### HAINAUT

Miche G., chef de service de 1ère cl. 32  
 Augustynen A., receveur 39  
 Corbisier L., cond.-rec. AB 38  
 Delcourt M., ouvr. spéc. 30  
 Evrard J., ouvrier d'élite 39  
 Vanderdonck U., ouvr. qual. 34  
 Beuriot R., cond.-rec. AB 37  
 Demoustier E., piocheur 37  
 Kools R., manœuvre 34  
 Philippart V., receveur 20  
 Thon R., cond. électrique 35  
 Troch L., receveur 38

### NAMUR-LUXEMBOURG

Deleuze A., ouvr. qual. de 1ère cl. 33  
 Evrard E., ouvr. qual. de 1ère cl. 33  
 Gilson L., cond.-rec. AB 28

### LIEGE

Drossart R., chef receveur 24  
 Matagne E., ouvr. d'élite 31  
 Parent A., cond.-rec. AB 31  
 Manard J., cond.-rec. AB 34  
 Plessers J., cond.-rec. AB 39

### BRABANT

Baggerman P., chef de serv. de 1ère cl. 36  
 Doms C., cond.-rec. AB 35  
 Gryseels S., receveur 35  
 Lemmens M., cond.-rec. AB 36  
 Lisson H., cond.-rec. AB 41  
 Van Kerckoven V., cond. d'auto-instructeur 28  
 Van Thielen V., 1er commis 40  
 Ingels R., cond.-rec. AB 37  
 Verbeyst L., cond.-rec. AB 28

### LIMBOURG

Van de Kerkhof F., cond.-rec. AB 33

### FLANDRE OCCIDENTALE

Raes A., ouvrier d'élite 49

## LES LONGUES CARRIERES



**A. Cammerman**  
 du 16- 4-1942  
 au 20- 5-1979



**J. Rimaux**  
 du 11- 1-1941  
 au 20- 5-1979



**F. Verrijken**  
 du 27- 4-1942  
 au 31- 1-1979



**P. Staes**  
 du 1- 9-1943  
 au 24- 6-1979



**J. Leonard**  
 du 28- 7-1936  
 au 30- 4-1979



**A. Reyntjens**  
 du 7-11-1938  
 au 3- 9-1977



**J. Van Bergen**  
 du 11- 5-1942  
 au 27- 5-1979



**F. De Boeck**  
 du 28- 4-1942  
 au 10- 6-1979



**J. Gevers**  
 du 5- 5-1941  
 au 31- 7-1976



**G. Meulenijzer**  
 du 15- 5-1937  
 au 7- 1-1973



**P. Cnops**  
 du 2- 1-1942  
 au 20- 5-1979



**F. Kiekens**  
 du 15- 7-1941  
 au 20- 5-1979



**R. Colmant**  
 du 22- 5-1936  
 au 5- 8-1973



**T. De Roock**  
 du 7- 5-1939  
 au 30- 9-1976



**J. Matheussen**  
 du 20-10-1943  
 au 22- 7-1979



**J. Appelmans**  
 du 3-12-1940  
 au 27- 5-1979



**R. Vancaster**  
 du 19- 6-1942  
 au 21- 3-1979



**P. Gits**  
 du 4- 2-1942  
 au 10- 6-1979



**A. Haesendonckx**  
 du 18- 5-1935  
 au 31- 5-1979



**V. Sanders**  
 du 6- 2-1942  
 au 10- 6-1979



**B. Croes**  
 du 17- 6-1943  
 au 24- 6-1979



**A. De Meuter**  
 du 27- 2-1942  
 au 24- 6-1979



**S. Grijseels**  
 du 15- 7-1937  
 au 3- 9-1972



**G. Saenen**  
 du 5-10-1942  
 au 20- 5-1979

## NECROLOGIE

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

### AGENTS EN SERVICE

Age

### ANVERS

Van Eyken G., cond.-rec. AB 46  
 Van Ginneken L., cond.-rec. AB 61

### FLANDRE ORIENTALE

Van der Sypt A., ouvr. d'élite 35

### HAINAUT

Beugnies A., receveur 58

### LIEGE

Claes S., cond.-rec. AB 37

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

### ANVERS

Van Britsom E., brigadier 76  
 Van Turnhout C., cond. él. 67  
 Jacquemin A., machiniste 84  
 De Vos T., receveur 79  
 Dupont G., piocheur 94  
 De Backer P., ouvr. qual. 65  
 Smets J., cond.-rec. AB 66  
 Geudens P., ouvr. qual. 76  
 Wens J., piocheur 59

### FLANDRE ORIENTALE

Van Olmen O., cond.-rec. AB 63

### HAINAUT

Melon A., aiguilleur-rec. 79  
 Lavendy R., ouvr. qual. de 1ère cl. 70  
 Thibaut M., receveur 74  
 Pillot C., contrôleur 78  
 Joly H., ouvrier qualifié 72  
 Delattre L., contrôleur 88

### NAMUR-LUXEMBOURG

Mattler A., chef rec.-cond. AB 71

### LIEGE

Schoemans J., piocheur 65

### BRABANT

Huybrechts C., receveur 77  
 Van Geel N., piocheur 83  
 Meulenijzer A., piocheur 67  
 Perrault K., piocheur 71  
 Van Opstal F., receveur 75  
 Lambrechts J.B., ouvrier qualifié de 1ère cl. 74  
 Van Horenbeeck G., cond. d'auto 57

### LIMBOURG

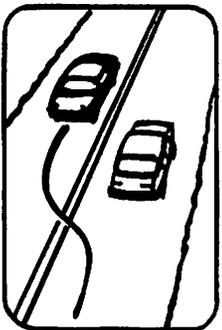
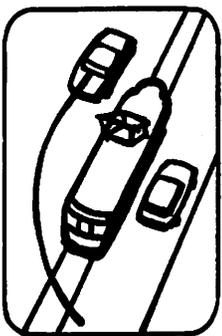
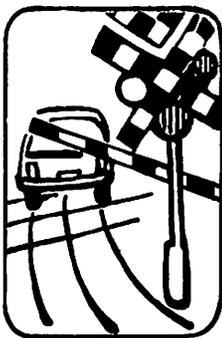
Gijsenberg J., chef piocheur 88

### FLANDRE OCCIDENTALE

Pollentier A., ouvr. qual. 89  
 Strubbe J., chef receveur 77  
 Hancke H., cond.-rec. AB 78

# UNE RÈGLE MORALE POUR LES CONDUCTEURS : RESPECTER

## le code de la



Le but principal d'un code de roulage, c'est la sécurité routière ou « comment éviter les accidents » ?

Notre code de la route concerne tous les usagers de la voie publique, aussi bien les piétons que les cyclistes et que les automobilistes. La plupart des règles qu'il contient trouvent leur raison d'être dans deux grands principes moraux : l'obligation de respecter la personne humaine, aussi bien la sienne propre que celle des autres, et l'interdiction de détruire ou de dégrader le bien d'autrui. Pourtant, ces règles que nous impose le code ne suffisent pas pour atteindre l'objectif qu'elles visent. Si le bon conducteur respecte le code de la route, on ne peut pas dire que tout conducteur qui respecte ce code est un bon conducteur. Pour l'être ou le devenir, il lui est demandé bien davantage : il doit se sentir responsable des autres usagers. L'automobiliste est semblable au chevalier du Moyen-Age : il est le plus fort et, dès lors, en face des plus faibles, son attitude doit être de s'interdire de leur nuire et de s'obliger à les protéger. Se pénétrer de cette idée, c'est cela se sentir responsable. Le bon conducteur est responsable des autres et avant tout des plus vulnérables ; c'est pourquoi il est tenu de redoubler de prudence en présence d'enfants, de vieillards et de handicapés.

Le conducteur doit être juste. Il ne peut pas s'arroger des droits que personne ne lui a reconnus. Même en présence de la faute grave d'un autre, il ne peut pas se croire autorisé à faire justice. Seuls les juges ont ce droit et, encore, ce droit est-il fort limité : ils ne peuvent pas infliger de peines corporelles et la peine de mort, réservée à la Cour d'Assises, n'est plus jamais

appliquée et tend à disparaître de toutes les législations. Alors, de quel droit, un conducteur peut-il blesser, voire tuer un autre conducteur ou un piéton qui commet une simple contravention ? Il n'est même pas autorisé à lui infliger une sanction pécuniaire ; alors où trouve-t-il sa justification d'avoir endommagé la propriété, le véhicule par exemple, d'un autre usager qui « était en faute » ? A fortiori, si cet autre usager n'est pas en faute ! N'est-il pas scandaleux d'entendre des réflexions telles que « C'est quand même mon assurance qui paiera ! » ou « Ce n'est rien, j'ai une omnium ! ». Le tiers sera-t-il vraiment indemnisé complètement ? N'aura-t-il pas désormais une voiture dépréciée parce qu'ayant été accidentée ? Ne sera-t-il pas contraint de changer de véhicule plus tôt que prévu et de se trouver devant des problèmes financiers ?

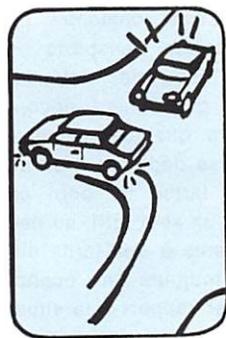
Le conducteur de bus de notre Société, responsable d'un accident, oblige la Société à indemniser les victimes, mais l'argent ne compensera jamais les douleurs, les souffrances, la perte d'un être cher.

Par ailleurs, le matériel de la Société, endommagé par un accident, obligera celle-ci à décaisser des sommes importantes dont elle aurait pu faire meilleur usage.

Enfin, est-ce bien faire, que d'imposer des charges à l'employeur, à celui qui procure travail et salaire ? En cette période de crise économique, avoir du travail est un avantage appréciable. Il est moralement injustifiable de porter préjudice à cette Société qui nous le garantit.

Conducteurs, soyez prudents ! Ayez conscience de votre responsabilité sociale !

# route!



## LE MILLENAIRE DE BRUXELLES

L'histoire, le folklore, les arts, le sport composent l'essentiel du somptueux programme du millénaire de Bruxelles, en 1979. Expositions, spectacles, animation et manifestations dont on se souviendra pendant ... mille ans... Un anniversaire unique, une fête à ne pas manquer.

A retenir : en novembre : au Palais des Beaux-Arts, l'exposition « Saint Michel et sa Symbolique »; à la galerie de la C.G.E.R., l'exposition « La Vie dans les Rues de Bruxelles vers 1900 »; au Musée d'Art Ancien, l'exposition « Portaels et son atelier »; remise de prix du Concours International de Pau de la « Colombe joyeuse » (17 nov.); réception à l'hôtel de ville de la Confrérie des « Grands gousiers du Beaujolais »; en novembre-décembre : exposition au Musée Communal d'Ixelles du célèbre tableau de James Ensor « L'Entrée du Christ à Bruxelles » et l'exposition de la Province du Brabant au W.T.C., « Bruxelles, port de mer et de la Senne ».



Cette photo, prise par un membre de notre personnel, M. J. Vermeersch de Hamme, montre, en deuxième plan, un tram à étage circulant à Hong-Kong. Connaissez-vous ce mode de transport ?

(Photo J. Vermeersch, Hamme)



# DES RETRAITES BIEN MERITEES

## M. BAGGERMAN, chef de service de 1ère classe

M. Paul Baggerman fut engagé en tant que technicien le 1er juillet 1943. Il commença sa carrière vicinale comme surveillant au service des Voies et Travaux.

Nommé chef des Voies et Travaux le 1er janvier 1944, il fut promu chef de service de 1ère classe le 1er janvier 1946.



Affecté en 1963 à l'atelier de Cureghem, il retourna au service V.T. après quelques années. Il y fut chargé entre autres de la surveillance de la construction d'abris pour voyageurs.

Nous lui souhaitons de tout cœur une heureuse retraite.

## HAINAUT

### M. MICHE, chef de service de 1ère classe

Le 2 juillet 1979, le Groupe du Hainaut a vu partir à la retraite

M. Miche, chef de service de 1ère classe au service des Voies et Travaux de Charleroi.

M. Miche, géomètre-expert-immobilier, est entré à la S.N.C.V. le 16-7-1947, en tant que conducteur des travaux.

Promu chef de service de 1ère classe le 1-1-1965, il s'occupe notamment de la modification des tracés de voie, de l'implantation de nouvelles lignes, de la surveillance des chantiers, et collabora à la réalisation du tronçon Gare du Sud - Gare des Pîges du semi-métron de Charleroi.

Nous souhaitons à M. Miche encore de longues années de bonheur.

## ANVERS

### M. F. DAEMS, chef de mouvement de 2e classe

M. Frans Daems entra en service en qualité de receveur, au dépôt de Zurenborg, le 29-4-1941. Le 1-9-1955, il fut désigné comme chef de départ (chef receveur) à la place Roosevelt, à Anvers, et chargé de la délivrance d'abonnements. A partir du 1-1-1957, il dirigea le dépôt de Zurenborg jusqu'au 1-7-1958, date à laquelle il fut nommé contrôleur. Promu chef de mouvement de 2e classe, le 1-1-1965, il devint chef des contrôleurs aux services centraux de la Direction à Anvers.

Apprécié pour son caractère jovial, M. Daems fut toujours un homme de devoir, faisant preuve de dévouement et de serviabilité.



Nous lui souhaitons de jouir longtemps encore d'une heureuse et paisible retraite.

## BRABANT

### M. V. VAN THIELEN, premier commis

Entré en service le 3 juillet 1939, à Louvain, M. Van Thielen fut affecté au service des abonnements.



Suite à la fusion des réseaux de Louvain et de Bruxelles, il se vit muté au Secrétariat du Groupe à Bruxelles. Il y fut nommé commis le 1er janvier 1956

et commis de 1ère classe le 1er juillet 1972.

Serviable et aimable, M. Van Thielen s'était acquis la sympathie de tous. Puisse-t-il jouir de sa retraite durant de longues années.

## FLANDRE OCC.

### M. A. RAES, ouvrier d'élite

Près d'un demi-siècle de service.

M. Albert Raes entra en service comme apprenti le 3.3.1930.



Son service militaire accompli, il revint au dépôt de Courtrai en qualité de manœuvre aide-tourneur. Nommé successivement ouvrier qualifié et premier ouvrier qualifié, il devint ouvrier d'élite le 1.1.1976.

Après tant d'années de bons et loyaux services, il prend une retraite bien méritée, que nous lui souhaitons, ainsi qu'à son épouse, longue et paisible.

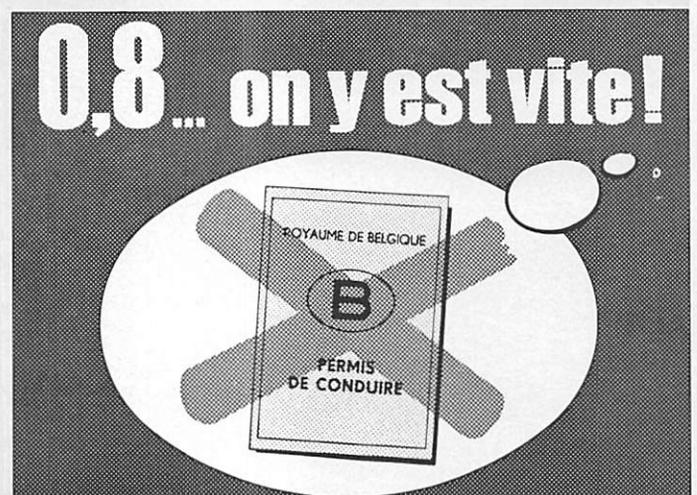
L'alcool séduit, il rend heureux. Au volant comme ailleurs, il rend tout plus facile. Il décontracte (un peu de vitesse ne fait plus peur), les carrefours deviennent inoffensifs, le moteur « rend » mieux et les vitesses sont plus souples. La vie est belle...

Et un beau jour, c'est la tragédie. L'horreur. Elle guette tous les buveurs. Les vrais de vrai comme les occasionnels. Cela se solde souvent par des accidents aux conséquences irréparables. Comme celui de ces cyclistes fauchés tout récemment par quelqu'un qui croyait pouvoir encore conduire...

« Ce n'est pas avec cinq ou six malheureuses petites bières que j'en arriverai là » entend-on généralement.

Six ? En fait, trois suffisent (0,8), surtout si la condition physique et morale n'est pas fameuse ce jour-là.

Pensez-y !



D'après un communiqué de presse du Conseil supérieur de la sécurité routière.

**SOMMAIRE N° 202    SEPTEMBRE-OCTOBRE 1979**

Championnats cyclistes . . . . .	2
La semaine du 3e Age . . . . .	3
Les tramways vicinaux Brux.-Nord, Brux.-Sud . . . . .	3
L'hiver approche . . . . .	3
Réunion de travail des commissions des communications de la Chambre des représentants et du Sénat . . . . .	4
Un WE d'évasion . . . . .	5
Le centenaire de la lampe à incandescence . . . . .	6
La page Familiale . . . . .	8
Personalia . . . . .	10
Une règle morale pour les conducteurs . . . . .	12
Le millenaire de Bruxelles . . . . .	13
Un transport insolite . . . . .	13
Actes de probité . . . . .	14
Abonnement urbains et mixtes SNCB-SNCV . . . . .	14
Des retraites biens méritées . . . . .	15
0,8... on y est vite . . . . .	15

*Photo : l'automne en Ardennes*

*Périodique bimestriel du 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. Vanderfaellie, rue de la Science 14 - 1040 Bruxelles.*



*Membre de l'association belge de la presse d'entreprise - A.S.B.L.*