

BRUGGE X

G.P.P./4/340



# NOS VICINAUX

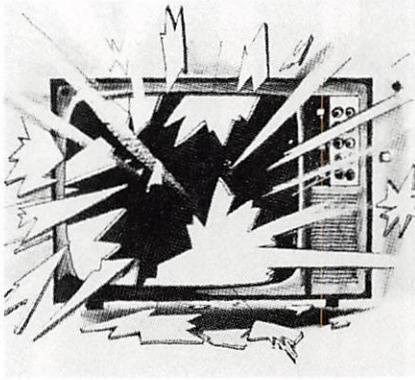


# UN ACCIDENT RARE MAIS TOUJOURS POSSIBLE

## L'implosion de votre téléviseur

### Description

Le tube cathodique de votre téléviseur, dont la partie la plus large constitue l'écran, fonctionne sous vide. Quand il se brise, l'irruption brutale de l'air provoque une brusque déflagration. C'est l'implosion, dont l'effet de souffle peut être ressenti jusqu'à plusieurs mètres.



La destruction du tube cathodique s'accompagne de projection de débris et, souvent, de l'embrasement du téléviseur qui communique alors le feu aux objets qui l'entourent et au local où il est situé. L'implosion est d'autant plus dangereuse que le tube est grand. Les postes de télévision en couleurs grand format sont donc plus sujets à l'implosion que les autres.

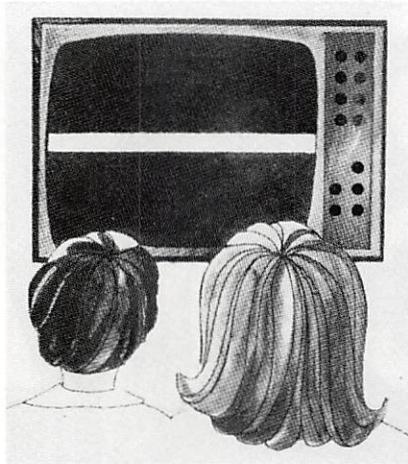
### Causes de l'implosion

Le plus souvent :

- la vétusté de l'appareil : en s'usant, le tube cathodique devient plus fragile ;
- un choc ;
- une chaleur trop élevée ;
- une brusque variation de tension ou un court-circuit.

### Cote d'alerte.

Lorsque l'image est réduite à une ligne horizontale très brillante au milieu de l'écran, éteindre immédiatement le téléviseur et appeler un dépanneur.



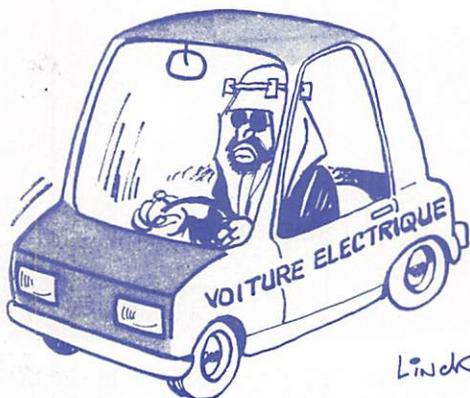
### Prévention.

- Laisser agir l'aération normale de l'appareil.
- Ne pas le placer dans une enceinte fermée.
- L'écarter du radiateur et de la proximité immédiate des tentures (danger d'extension d'un incendie éventuel).
- Proscrire l'humidité : pas de vases à fleurs ni de plantes sur l'appareil : une projection d'eau provoquerait un court-circuit.
- Limiter les chocs. Réduire au minimum les déplacements du téléviseur.

En cas d'implosion avec début d'incendie :

- débrancher aussitôt l'appareil en retirant la fiche de la prise de courant. Celle-ci devra être facilement accessible et située si possible à distance suffisante du téléviseur. Sinon, couper l'interrupteur général au compteur.
- Quand le courant est coupé, on peut intervenir en arrosant abondamment l'appareil avec de l'eau ou en le recouvrant d'une couverture en fibres naturelles, si possible humide.

(G-Magazine, 10-1981)



Monsieur le Ministre De Croo a tenu à prouver l'intérêt qu'il porte à la S.N.C.V. en assistant à la séance du Conseil d'Administration du mardi 4 mai 1982.

Dans son allocution d'accueil, M. Denison, Président du Conseil d'Administration, a notamment dit :

*Monsieur le Ministre,*

*Je tiens à vous souhaiter la bienvenue au Conseil d'Administration de la S.N.C.V.*

*Cette visite que vous avez tenu à nous rendre prouve, s'il en est besoin, l'intérêt que vous portez au transport en commun et, plus précisément, à la S.N.C.V. qui est l'une des premières parmi les sociétés assurant cette tâche.*

*L'une des premières par son effectif. En effet, elle compte plus de 8.000 membres du personnel et assure également la gestion des sociétés privées lesquelles, pour le compte de la Société Nationale, effectuent des services publics. Ces sociétés représentent ensemble près de 5.000 personnes.*

*L'une des premières par l'importance de son parc : 2.400 autobus, 125 voitures de tramway et 1.200 autobus appartenant aux firmes privées mais qui roulent également sous les couleurs vicinales.*

*L'une des premières parce que son coefficient de couverture, c'est-à-dire son rapport produits-charges est, jusqu'à présent, le plus favorable du pays. Il atteint en effet près de 40 %.*

*Ce coefficient de couverture est dû à la réputation que je qualifierais d'avarice, comme d'autres l'ont fait avant moi, qui caractérise la gestion vicinale.*

*Pour nous, Monsieur le Ministre, un franc est un franc. Je ne veux citer que deux chiffres : le personnel appointé des cadres ne représente que 14 % de l'ensemble du personnel de la S.N.C.V.*

*De plus, derrière chaque conducteur d'autobus ou de tramway, il n'y a que 0,6 agent et ce depuis le manœuvre d'atelier jusqu'au Directeur général.*

*Monsieur le Ministre, les temps sont durs et je n'ose dire que vous êtes payé pour le savoir. Nous sommes convaincus, nous, membres du Conseil, que ces temps sont vraiment durs et que, dans l'intérêt du pays, toutes les sociétés, qu'elles soient de transport ou autres, doivent redoubler d'efforts pour limiter, dans toute la mesure du possible, l'intervention fi-*

# Monsieur Herman DE CROO

## Ministre des Communications rend visite à la S.N.C.V.

*nançière de l'Etat pour combler le manque de recettes.*

*Cependant, car toute médaille a son revers, les membres du Conseil d'Administration lors de notre dernière réunion, se sont émus et craignent que la poursuite d'une rentabilité qui nous amène parfois à réduire notre activité, ne constitue un chemin dangereux qui pourrait mettre en péril, comme nous l'avons écrit dans la préface du rapport d'activité de la Société Nationale relatif à l'exercice 1980, l'outil que constitue le transport en commun assuré par la S.N.C.V. au bénéfice de la population.*

*Monsieur le Ministre, nous ne demandons pas plus d'argent que strictement nécessaire, mais nous demandons que la position d'équilibre parfois difficile entre un service d'intérêt public et un service commercial puisse être maintenue à l'avenir.*

*Nous vous faisons confiance, Monsieur le Ministre, et vous remercions déjà de la bienveillante attention que, nous en sommes persuadés, vous voudrez bien accorder à nos problèmes.*

Prenant la parole, Monsieur le Ministre remercie M. le Président de son accueil. Il déclare être frappé par les chiffres qu'a cités M. le Président, notamment le faible pourcentage du personnel appointé par rapport à l'effectif total de la S.N.C.V. et le coefficient de couverture de nos dépenses.

De toutes les sociétés de transport en commun, a-t-il poursuivi, la S.N.C.V. est la seule qui présente actuellement le coefficient de couverture le plus élevé.

Monsieur le Ministre est cependant d'avis qu'il faudrait néanmoins tendre vers un coefficient de couverture de 50 %.

Il est en tout cas exclu que la S.N.C.V. doive payer pour les moins bonnes prestations d'autres sociétés et il promet de la suivre avec grande attention et bienveillance dans les efforts qu'elle réalisera pour s'adapter aux circonstances actuelles difficiles.

A propos du plan de fusion entre la S.N.C.B. et la S.N.C.V., Monsieur le Ministre explique qu'à l'origine, l'intention était d'assurer une meilleure coordination entre les deux sociétés. Cet objectif peut cependant être atteint, soit par une fusion, soit en s'orientant vers une collaboration toute en souplesse. Il faut, en tout cas, se montrer prudent et ne pas s'imaginer qu'une fusion apporterait à coup sûr une solution à tous les problèmes.

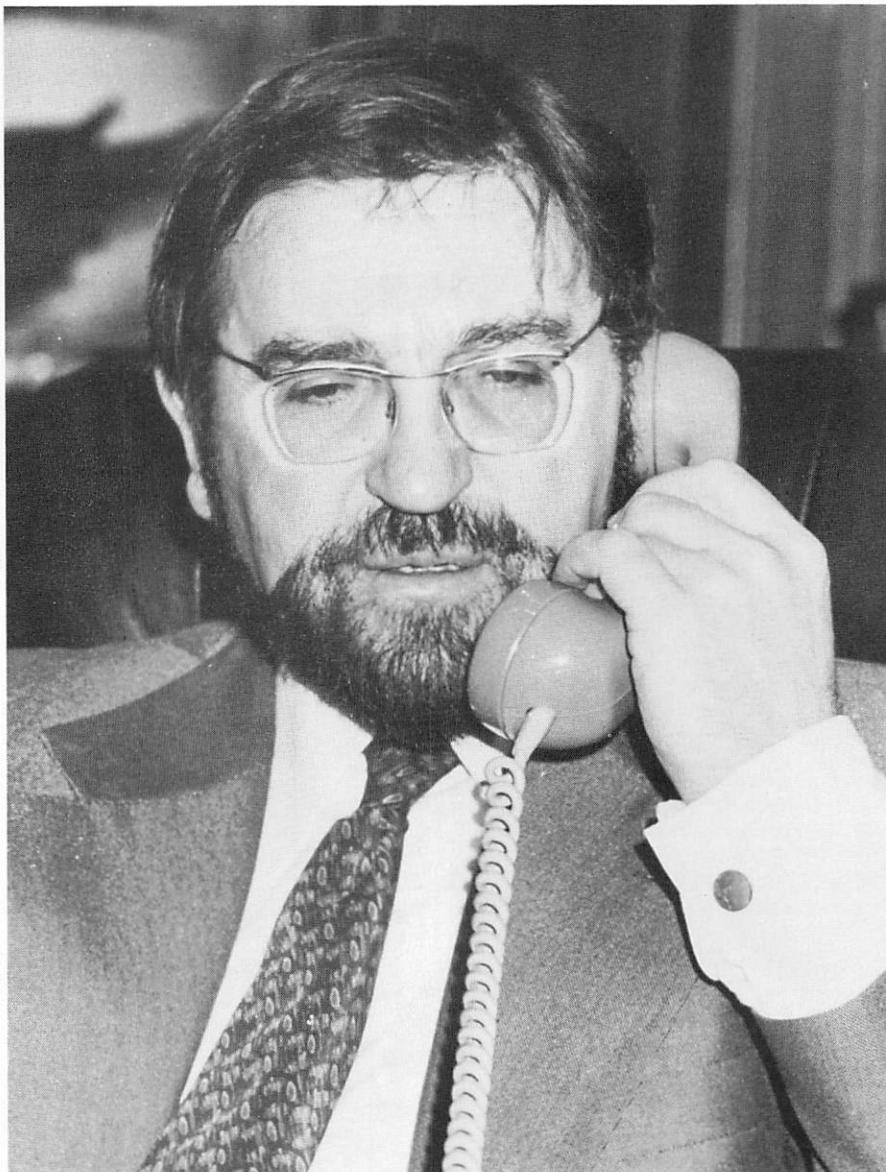
Pour terminer ce point, Monsieur le Ministre déclare, qu'en ce qui le concerne, le projet de fusion entre la S.N.C.B. et la S.N.C.V. n'est pas encore arrivé à un stade de maturité.

Monsieur le Ministre insiste sur le fait que la S.N.C.V. doit, en tant que service public, être prévoyante. Le Conseil d'Administration ne s'est encore jamais trouvé devant une situation aussi difficile et il rappelle que la fonction des administrateurs est double : ils doivent non seulement gérer la Société, mais également prendre attention au fait

qu'ils ont été désignés comme administrateurs au nom de la collectivité.

Il félicite le Conseil d'Administration des résultats obtenus jusqu'à présent et émet le vœu que la qualité de gestion de la S.N.C.V. reste, au service du pays, comme elle l'a toujours été dans le passé.

Il charge également le Conseil d'Administration d'adresser ses vives félicitations au personnel pour la façon dont celui-ci, quel que soit l'échelon où il est placé, apporte sa collaboration à l'effort commun.



# Le Saviez-Vous ?

## LE MUSÉE DU LONDON TRANSPORT À COVENT GARDEN

Une brève communication à l'adresse des passionnés de l'histoire des transports en commun : le musée entièrement renouvelé du London Transport est hébergé depuis 1980 dans les anciennes halles de Covent Garden à Londres. Il est ouvert tous les jours de 10 h à 18 h et le prix d'entrée est fixé à 1,40 livre.



## LE DANEMARK EN TRAIN À VAPEUR



Un organisateur de voyages danois lance cette année sur le marché une nouveauté : un circuit en train à vapeur à travers le Danemark. Le lieu de départ sera la ville d'Assens dans l'île de Fionie, d'où les voyageurs poursuivront leur voyage par Svendborg et Odense et rejoindront Vejle dans le Jutland en franchissant le vieux pont sur le Petit-Belt. Ils reviendront ensuite au lieu de départ en passant par Padborg, Sønderborg et Kolding.

Le voyage durera cinq jours. En cours de route, des hôtels ou des auberges de jeunesse accueilleront les passagers pour la nuit sur la base d'une demi-pension. Ils bénéficieront en outre d'une certaine liberté de mouvement, dans la mesure où des arrêts sont prévus dans de nombreux sites et où de belles randonnées pourront être faites grâce à des bicyclettes transportées également par le train.

Celui-ci peut accueillir 200 passagers. L'intention est d'organiser au total, durant les mois de juillet et d'août, six circuits.

Partant de l'ancienne capitale inca Cuzco (Pérou), un train permet d'aller reconnaître Machu Pichu. Il met environ 4 heures pour accomplir les 112 km à fortes dénivellations que comporte le parcours.

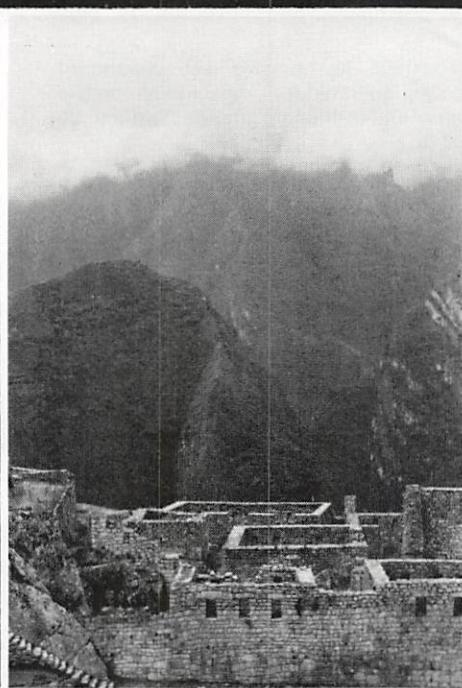
Le plus souvent, la voie gravit les montagnes en zigzag et le petit train dévale ensuite les pentes pour poursuivre sa route dans les vallées, entre les montagnes des Andes. C'est le plus beau voyage que l'on puisse faire. La vue qu'offre la montagne à partir de ce charmant petit train est à vous couper le souffle. Le service est parfait : boissons et friandises à volonté !

Chacun dispose d'une place assise, car les tickets doivent être commandés et payés à l'avance.

Machu Pichu est la ville légendaire oubliée, haut perchée entre les rochers dénudés, qui n'a jamais été découverte par les Espagnols. Ce n'est, en effet, qu'en 1911 qu'un nord-américain du nom de Bingham l'a trouvée, complètement envahie par la végétation.

Ce sanctuaire aménagé petit à petit et construit sur des pentes abruptes au-dessus de profonds précipices doit avoir appartenu à une race intrépide et puissante.

## L'INCOMPARABLE TRAIN DE MACHU PICHU



# REMISE DE DISTINCTIONS HONORIFIQUES

## groupe de liège

La cérémonie de remise des distinctions honorifiques dans les Ordres Nationaux et des décorations civiques pour 35 et 25 années de service a eu lieu le 28 mars 1982, en la salle de réunion de la Direction du Groupe de Liège.

Après l'allocution de circonstance de M. Botton, directeur régional, les agents à l'honneur et leurs familles ont participé à un goûter servi dans une ambiance agréable.

### ORDRES NATIONAUX

#### Officier

#### Ordre de la Couronne

M. Devos P., inspecteur technique

#### Médaille d'or

#### Ordre de la Couronne

M. Libioule L., cond.-receveur AB

### DECORATIONS CIVIQUES

#### 35 années de service

#### Médaille civique de 1ère cl.

MM.

Vanaschen H., 1er ouvrier qualifié

Vandenborne J., cond.-receveur AB

#### 25 années de service

#### Médaille civique de 1ère cl.

MM.

Dalem H., 1er contrôleur

Masy A., chef de mouvement de 2e cl.

#### Médaille civique de 2e cl.

MM.

Bovy C., cond.-receveur AB

Brayeur J., cond.-receveur AB

Daenen C., cond.-receveur AB

Evrard L., cond.-receveur AB

Franssen M., cond.-receveur AB

Hulin R., cond.-receveur AB

Lenaerts G., cond.-receveur AB

Olefs J., cond.-receveur AB



### LES PRIX DES TRANSPORTS EN COMMUN ONT DOUBLÉ À LONDRES

Dans notre précédent «Le saviez-vous», nous avons évoqué le bilan positif du «London Transport» et nous nous sommes étendus sur l'application d'une diminution des tarifs.

Les nouvelles qui nous parviennent aujourd'hui à propos des tarifs sont

d'une teneur quelque peu différente et nous estimons utile de vous en informer.

Les prix pratiqués dans les autobus et le métro de la capitale britannique ont enregistré le 21 mars une hausse de 93 pour cent. Le Greater London Council avait déjà décidé auparavant de revoir les tarifs des London Transport après qu'il eut été établi que la réduction

d'octobre de l'année dernière était illégale. Un trajet en autobus coûte maintenant entre 40 et 80 pence suivant le nombre de zones, tandis que pour le métro, il faut compter 40 pence pour une zone et 80 pence pour deux zones.

Il est à remarquer que ces prix correspondent aux tarifs appliqués avant la réduction d'octobre 1981.

## RÉUNION ANNUELLE DU SERVICE GÉNÉRAL DE SÉCURITÉ, D'HYGIÈNE ET D'EMBELLISSEMENT DES LIEUX DE TRAVAIL



Le Service Général de Sécurité, d'Hygiène et d'Embellissement des Lieux de Travail a tenu sa réunion annuelle le 20 avril 1982. Comme l'an dernier, les représentants des équipes gagnantes pour les périodes sans accident avec chômage ainsi que les lauréats des concours intergroupes étaient venus très nombreux.

A la table d'honneur avaient pris place MM. Denison, Président du Conseil d'administration, Henrard, Directeur général, Pourveur, Van Wesemael, Vanderfaillie, Mornard et Keygnaert, Directeurs.

M. Van Wesemael ouvrit la séance en remerciant M. le Président et M. le Directeur général de leur présence à cette réunion et de tout l'intérêt qu'ils portent aux problèmes de la sécurité. Il exposa ensuite le bilan des résultats obtenus.

«Le bilan de l'exercice qui vient de se terminer se clôture, du point de vue de la sécurité, d'une façon encore plus favorable par rapport à celui de l'année précédente.

Le nombre des accidents avec chômage a diminué de 3,94 à 3,69 par 100 agents salariés et appointés y compris, soit une amélioration de 6,34 %. L'amélioration se marque dans tous les services. Par contre, le nombre total des accidents, avec et sans chômage, pour les salariés et appointés, est passé de 6,43 à 6,85 par 100 agents, soit une augmentation de 6,53 %. Cette augmentation se localise principalement dans les ateliers. Le taux de gravité des accidents pour l'ensemble du personnel est resté statu quo (0,38).

Comme autre élément positif à vous signaler, je citerai le nombre d'équipes qui ont atteint de remarquables résultats. En fin 1981 :

une équipe a dépassé 7.000 jours sans accident avec chômage, à savoir l'équipe Eupen - Warzée ;

une équipe a dépassé les 6.000 jours, à savoir l'atelier du Brabant (+ de 7.000 jours aujourd'hui) ;

deux équipes ont dépassé les 3.000 jours ;

cinq équipes ont dépassé les 2.000 jours ;

trois équipes ont dépassé les 1.000 jours.

A remarquer également que toutes les équipes du Groupe de la Flandre orientale ont dépassé les 1.000 jours sans accident avec chômage. Ceci mé-

rite une mention toute spéciale, c'est une performance sans précédent dans l'histoire de la S.N.C.V.

Quant aux accidents sur le chemin du travail, on enregistre une certaine augmentation. En effet, on est passé de 67 à 76 accidents. Un cas mortel est à déplorer.

Je voudrais, pour terminer, toucher un mot de notre campagne «Ordre et propreté» qui a été organisée l'année dernière. La plupart des ateliers, centres d'entretien et dépôts ont été visités par un jury, qui a établi un classement sur dix critères objectifs. La première place est revenue au Groupe de Liège avec un coefficient de 81 %. Ce Groupe est suivi par celui de Namur-Luxembourg avec un coefficient de 76,5 %. A tous les agents de ces Groupes, nos sincères félicitations».

M. le Président Denison et M. le Directeur général s'adressèrent ensuite alternativement en français et en néerlandais à leur auditoire.

Ils expliquèrent que, si l'on tient compte du coût moyen d'une journée de huit heures de travail effectif, charges sociales comprises, et du nombre d'accidents avec chômage, en service, à savoir 285 accidents ayant entraîné la perte de 4.657 journées de travail, il y a lieu de compter par accident un coût moyen de 70.000 F. Ce chiffre, quoiqu'il nous laisse songeurs, ne doit cependant pas porter ombrage aux résultats de l'année 1981 qui ne se sont pas aggravés par rapport à ceux de l'année 1980.

Le «Règlement Général pour la Protection du Travail», précisèrent-ils, impose des règles de sauvegarde de la santé des travailleurs, dans leur milieu de travail.

Il définit également des normes de sécurité importantes en ce qui concerne notamment l'utilisation de l'électricité, l'élimination des conditions de travail dangereuses, l'adaptation du travail à l'homme.

«D'aucuns souriront peut-être», poursuivirent M. le Président Denison et M. le Directeur général, «et auront tendance à croire que rien n'est tenté à la S.N.C.V. dans le domaine de l'ergonomie. Ceci pourrait être vrai si l'on se place du point de vue purement scientifique des investigations, mais pris sous l'angle combien plus efficace de la pratique, des études réelles ont été effectuées dans la prospective vers une

harmonisation du travail «homme-machine». Qu'il nous suffise de considérer l'évolution du poste de conduite des autobus ST4 par rapport à celui des véhicules articulés pour comprendre que chacun d'entre vous, depuis le chauffeur jusqu'à l'ingénieur, a apporté et continue d'apporter, dans la mesure de ses compétences, des solutions au problème concrétisé sous le vocable «homme-autobus».

Mais revenons au «Règlement Général pour la Protection du Travail». Il ne suffit pas d'avoir des textes réglementaires, ni d'avoir une organisation de l'entreprise qui permette la diffusion des consignes, ni d'avoir des chefs de sécurité et des comités de sécurité qui contribuent dans le sens indiqué par le législateur, encore faut-il que chacun soit persuadé, ou motivé comme on dit aujourd'hui, de l'intérêt qu'il a, à apporter sa contribution.

«La qualité de vie par la sécurité est l'affaire de tous».

Nous connaissons tous des travailleurs indifférents ou insoucians qui méprisent le danger et qui n'attachent aucune importance aux mesures de protection. Ils utilisent rarement d'eux-mêmes les dispositifs et les engins de protection et n'appliquent pas les règlements. Seul un accident grave dont ils sont le témoin ou la victime, peut modifier leur attitude. Ils comprennent souvent trop tard les responsabilités qu'ils doivent assumer vis-à-vis d'eux-mêmes, de leur famille ou de leurs compagnons de travail.

Mais la contribution ne s'arrête pas aux seuls travailleurs. Le rôle des ingénieurs, chefs d'atelier, contremaîtres, brigadiers, est également primordial. Ce sont surtout les contremaîtres et brigadiers qui, étant en contact à tout moment avec les équipes, sont appelés à jouer un rôle prépondérant en cette matière».

M. le Président Denison et M. le Directeur général terminèrent leur allocution par un appel à la contribution des chefs de sécurité et des membres des comités de sécurité pour être de vrais propagandistes de la sécurité. «Votre tâche ne doit pas se limiter à quelques interventions dans les réunions des comités de sécurité, mais consiste à rappeler, jour après jour, toutes les prescriptions et contribuer ainsi réellement à prévenir les accidents du travail».

Ensuite, on procéda à la distribution des primes spéciales aux équipes gagnantes pour les périodes sans accident avec chômage, tandis que les lauréats des concours intergroupes, notamment les services «Mouvement» et «Ateliers» de la Flandre orientale ainsi que le service «Voies et Travaux»

de la Flandre occidentale, étaient également récompensés par des primes.

Sous des applaudissements nourris, le trophée «Président Comte Louis de Lichtervelde» fut remis — pour la 7e fois déjà — aux délégués du Groupe de la Flandre orientale, qui avait atteint le coefficient général d'accidents le

plus bas. Enfin, un souvenir devait également être remis aux délégués du Groupe de Liège, vainqueur de la campagne «Ordre et propreté» 1981.

La cérémonie se termina le verre à la main dans une atmosphère chaleureuse.



## 3000 jours sans accident avec chômage de l'équipe n° 6

C'est dans la maison de vacances «Zonnebloem», à Nieuport, qu'ont été fêtés les 27 et 28 mars 1982, pour leurs 3.000 jours sans accident avec chômage, les membres de l'équipe n° 6 - Mouvement Herzele - Hofstade - Audenarde.

*mouvement Herzele-Hofstade-Audenarde*

Le programme prévu s'est déroulé dans une atmosphère de fête. M. Beyaert, chef de sécurité du Groupe de la Flandre orientale, s'est tout d'abord adressé à l'assistance en insistant sur le fait que, depuis l'organisation en 1953 des concours de sécurité, c'est déjà la 14e fois que le Groupe de la Flandre orientale est fêté pour des périodes de 1.000 jours sans accident avec chômage. Au 12.9.1981, toutes les équipes de Flandre orientale dépassaient les 1.000 jours sans accident avec chômage. Ce fait sans précédent à la S.N.C.V. donna lieu aux félicitations personnelles de M. le Directeur général à l'adresse de tous les membres du personnel et c'est avec une légitime fierté qu'il mentionna encore un autre résultat important, à savoir la conquête, pour la 7e fois déjà, du trophée «Président Comte Louis de Lichtervelde», trophée récompensant le Groupe qui a atteint le coefficient général d'accidents le plus bas.



Prigent ensuite la parole : MM. Dubois, inspecteur principal adjoint, et Vandenstein, ingénieur, qui, au nom du Service Général de la Sécurité, ne manquèrent pas non plus d'adresser des louanges à l'équipe fêtée, ainsi que M. Vervae, directeur régional, qui parla avec fierté non seulement des prestations de l'équipe n° 6, mais également de celles de toutes les équipes du Groupe et qui associa à ses félicitations les épouses des héros du jour.

Après quoi, on procéda à la remise de cadeaux-souvenirs et c'est par un apéritif suivi d'un banquet que prirent fin dans une ambiance chaleureuse ces jours de fête.



# PAGE FAMILIALE

## UNE MORT ABSURDE : s'étouffer en «avalant de travers»

La découverte d'un américain permet de sauver de nombreuses vies

Près de six mille personnes aux Etats-Unis, des centaines d'adultes et d'enfants en France meurent chaque année en pleine santé ... parce qu'ils ont «avalé de travers».

Les conduits respiratoires bloqués par une particule alimentaire, ils étouffent et connaissent en quatre à cinq minutes la plus absurde des morts, faute d'avoir pu bénéficier d'un secours autre que les très inutiles «tapes dans le dos» ou que les dangereuses et tout aussi inutiles tentatives d'extraction manuelle des substances bloquées dans l'arrière-gorge ou le larynx.

Un praticien est mort ainsi au milieu d'une bonne centaine de ses confrères impuissants en plein banquet de clôture d'un important congrès réunissant les meilleurs spécialistes ... du larynx. Et ce type d'accident, qui constitue l'une des cinq premières causes de morts accidentelles, fait plus de victimes en Amérique que les armes à feu et les voyages aériens réunis.

C'est dire l'utilité de la découverte, par un médecin de Cincinnati, le docteur Heimlich, d'une méthode astucieuse utilisable par tous, y compris par celui qui

s'étrangle, et qui permet à tous coups de délivrer la victime de son blocage aérien et par là même de lui sauver la vie.

Après avoir procédé à de très nombreux travaux expérimentaux sur l'animal, le docteur Heimlich a montré qu'une forte pression exercée de bas en haut sur le diaphragme provoque une puissante «surpression» de l'air contenu dans les bronches et la trachée. Cette surpression conduit à l'expulsion forcée des particules alimentaires bloquées, comme se trouverait expulsé le bouchon d'une bouteille de plastique, ou d'un ballon, que l'on comprime soudain.

Chacun peut en faire l'expérience en élevant avec le poing le fond d'une bouteille en plastique, dans le goulot de laquelle a été coincée une boule de mie de pain.

### Soulever le diaphragme

On «avale de travers» lors d'une aspiration, et les poumons se trouvent donc remplis d'air au moment de l'asphyxie. L'élévation du diaphragme comprime ce réservoir d'air, lequel ne trouve à s'expulser que par la bouche, libérant du même coup les voies obstruées.

Pour obtenir cette élévation, il suffit de presser fortement avec le poing, de bas en haut, au niveau de l'estomac, immédiatement en dessous du sternum, et dans l'arc formé par les côtes.

Il faut, à cette fin, se placer derrière la victime, lui entourer la taille des deux bras et exercer une pression rapide, de bas en haut, au niveau de l'estomac, en utilisant un poing fermé, pouce au niveau du ventre, tenu de l'autre main. La même manœuvre peut être effectuée chez un patient assis, en se tenant derrière sa chaise; si la victime est inconsciente, allongée sur le sol, et ne peut être soulevée, il faut se placer à genoux au-dessus d'elle et opérer la même manœuvre de pression rapide effectuée vers le haut (vers la tête) au niveau de l'estomac, juste au-dessous des côtes, et cela à l'aide des deux mains placées l'une au-dessus de l'autre.

Depuis la description de sa méthode, le docteur Heimlich a reçu de multiples témoignages de son efficacité: les vies sauvées, qui se comptent par centaines, concernent aussi bien des enfants que des vieillards et,

dans un tiers des cas, les sauveteurs furent les parents eux-mêmes.

Six cas sont même décrits où le patient qui étouffait a effectué la manœuvre lui-même, en appuyant sur l'abdomen avec son propre poing, avec une chaise ou un coin de table.

Dans plusieurs cas de noyade avec inondation pulmonaire, cette technique, utilisée avant la réanimation respiratoire par bouche-à-bouche, a conduit à l'expulsion d'un «jet d'eau» obstruant les voies respiratoires.

Il n'est donc pas douteux qu'elle doit s'inscrire, au même titre que le bouche-à-bouche, parmi les notions indispensables de secours immédiat que le public tout entier devrait connaître.

C'est dans ce sens, d'ailleurs, que l'Association médicale américaine vient de recommander sa plus large diffusion et vient aussi de demander aux instances concernées — Académie des sciences, Institut national de la recherche, ministère de la santé — de lancer une vaste étude à ce sujet.

Dr. E.-L.

### SOLUTIONS N° 217

#### JEU N° 1

ANGUILLE  
ARAIGNEE  
CAMELEON

#### JEU N° 2

g - 0

#### Ont obtenu 2 points :

BRASSELET Samuel en Cédric ? âges - Profondville / BUFFIN J.-C. 12 ans - Couillet / DE BAC-KER Isab. 14 ans - Cortil-Noirmont / CARLIER A. 14 ans - Biaregnies / DEGUEE Philippe 13½ ans - Grivegnée / DELHAYE Nat. 13½ ans - Haine - St-Pierre / JACQUEMIN Christ. 14 ans - Haine - St-Pierre / JOACHIMS Marc 12 ans - Hognoul / LAURENT Jocel. et Vinc. 9½ et 8 ans - Spy / MATHIEU Fab. et M.A. 9 et 10 ans - Wasmes / LAENEN Philippe et Laurent 11 et 9 ans - Hamois / VERSAEVEL

Conny 15 ans - Ostende / MASSON Didier et Pascal 15 et 10 ans - Braine-l'Alleud / COSEMANS Miet et An 15 et 8 ans - Diepenbeek.

#### Ont obtenu 1 point :

CEULEMANS T. 11 ans - Merbes-le-Château / COLETTE Michel 13 ans - Flémalle / PANIS Nancy et Nathalie ? âges - Awans.

### JEUX DU N° 218

#### JEU N° 1

En complétant verticalement les 5 cases, vous trouverez un 6<sup>e</sup> mot qui apparaîtra dans la case entourée. Quel est ce mot ?

1	2	3	4	5
U	L	A	L	O

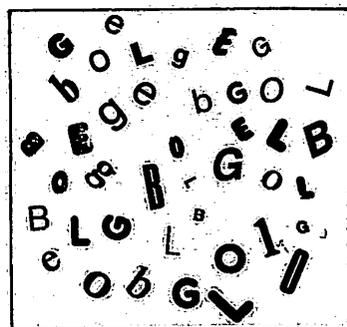
#### Définitions

1. Première lueur du jour qui se produit à l'horizon.
2. Masse considérable de feuilles de papier collées ensemble sur 1 des bords.
3. Impôt - la TVA en est un.
4. Sert à ouvrir la serrure - est aussi un terme de musique.
5. Un des quatre points cardinaux.

## LE COIN DES JEUNES

### JEU N° 2

Le typographe a renversé ses casses. Toutes les lettres sont mélangées. Pourriez-vous trouver le mot qui se cache? Sachant qu'il débute par la lettre citée le plus souvent et se termine par celle qui l'est le moins!



Voici 22 mots que vous devez retrouver dans la grille.  
On peut les lire dans tous les sens, à l'endroit, à l'envers, horizontalement, verticalement, en diagonales. Une lettre peut servir plusieurs fois.  
Quand vous trouvez un mot, vous l'entourez dans la grille et vous barrez ce mot dans la liste.  
Quand tous les mots auront été repérés il vous restera 7 lettres avec lesquelles vous formerez «le mot caché».  
Pour vous aider à le trouver nous vous disons «il n'y en a plus dans les buildings».

**INUSITÉ**  
**JE**  
**MINET**  
**NA**  
**PRUNES**  
**RI**  
**RE**  
**SENS**  
**SEL**  
**SEAU**  
**TSIGANE**

**AGIT**  
**ACTIVE**  
**CAS**  
**CERFS**  
**DENT**  
**DUO**  
**EXCES**  
**FAON**  
**GRUE**  
**HERON**  
**HO**

S	F	R	E	C	G	E	U	R	G
R	S	E	N	U	R	P	N	A	J
T	I	G	A	H	D	S	N	U	L
O	U	D	E	E	E	I	D	E	I
J	E	R	N	C	N	Q	S	E	R
I	O	T	X	U	T	E	N	I	M
N	R	E	S	E	V	I	T	C	A
O	E	I	S	N	E	S	S	A	G
H	T	N	O	A	F	U	A	E	S
E	R	E	N	A	G	I	S	T	E

Vite, au plus tard pour le 20 juillet 1982, envoyez vos réponses à «Nos Vicinaux», 14 rue de la Science, 1040 Bruxelles. Notez bien vos nom - prénoms - âge - adresse - localité et la fonction de votre papa, ou de votre maman, à la S.N.C.V.

# COMMENT DECAPER UNE VIEILLE PEINTURE... ...sans se brûler !

Chaque printemps, on les voit réapparaître : non seulement les crocus, mais aussi des personnes, montées ou non sur des échelles, qui sont en train de peindre ou de repeindre l'extérieur de leur maison. Toutefois, avant d'utiliser le pinceau, elles doivent souvent enlever tout d'abord la vieille peinture par brûlage. Il s'agit là d'un travail de professionnel qui, pour un amateur, peut présenter de réels dangers...

L'enlèvement des vieilles peintures par brûlage requiert beaucoup de soins et d'attention. La flamme vive d'un chalumeau à essence utilisé pour brûler les vieilles peintures sur du bois sec peut facilement faire brûler ce bois et l'endommager. Si l'on est vigilant, ce n'est pas encore trop grave. Cependant, le bois sec et la vieille peinture s'enflamment très rapidement. Si en plus il y a du vent, c'est l'incendie. Comme un bricoleur n'est guère armé pour ce genre d'accident, il ne saura guère comment s'y prendre pour éteindre le feu.

Pour prévenir l'incendie, il faut tout d'abord examiner d'une manière approfondie la meilleure façon d'effectuer le travail. Il faut tenir compte du point de combustion de la matière sur laquelle la peinture a été appliquée ainsi que des conditions atmosphériques. En outre, il est toujours prudent d'avoir à portée de main, prêts à l'emploi, des moyens d'extinction (par exemple, un seau d'eau ou la lance d'arrosage).

## FUMÉES NOCIVES

Cette manière d'enlever la vieille

peinture présente encore un autre danger. En effet, il est fort possible que l'enlèvement de la peinture par brûlage dégage des fumées incommodantes et même nocives pour la santé. Le bricoleur doit aussi s'en protéger soigneusement. En effet, il y a, par exemple, le risque qu'étant étourdi par la fumée, il tombe de son échelle, avec les suites graves que cela peut comporter.

Une fois de plus, la vigilance s'impose.

Protégez votre visage de préférence au moyen d'un simple masque. En outre, quand vous travaillez à l'extérieur, tenez toujours compte de la direction du vent.

Il existe d'ailleurs une autre manière d'enlever les vieilles peintures.

## ENLÈVEMENT DES VIEILLES PEINTURES PAR DÉCAPAGE

Nous venons de voir les dangers que présente l'enlèvement des vieilles peintures par brûlage. Nous vous avons conseillé quelques mesures de précaution élémentaires pour prévenir tout risque d'accident. Il existe encore une autre méthode pour enlever les vieilles peintures, à savoir au moyen de décapants. Il s'agit là d'une méthode très simple, bien que parfois fastidieuse. Elle n'est pas non plus sans danger.

En premier lieu, les décapants sont agressifs, ce qui veut dire que, si vous recevez des projections de décapant sur la peau, vous éprouverez une sensation de brûlure. Dans ce cas, la peau

peut même être gravement atteinte. Si cela vous arrive, lavez directement l'endroit atteint au moyen d'eau savonneuse et rincez-le abondamment. Il est encore beaucoup plus dangereux de recevoir des projections dans les yeux. Dans ce cas, rincez immédiatement vos yeux à l'eau.

Soyez donc très prudent lorsque vous utilisez des décapants. Au besoin, portez de vieux gants et des lunettes de sécurité.

Vos vêtements peuvent aussi être attaqués par les décapants et il n'est plus possible d'enlever ces taches. Pour faire ce travail, portez donc de vieux vêtements ou une salopette.

En outre, il faut veiller à ne pas utiliser de produits décapants à proximité d'une flamme nue (défense de fumer !). En outre, la pièce dans laquelle vous travaillez doit être bien ventilée. Ouvrez donc toutes grandes portes et fenêtres.

(VEILIGHEIDSHALVE - PAYS-BAS)

# CONSEILS AUX BRICOLEURS

Lorsque vous terminez des travaux de peinture et que votre pot n'est pas vide, nous vous conseillons de mettre dans le pot un bouchon, puis le fermer. Lorsque vous devrez le réemployer, il vous suffira de retirer le bouchon et, en même temps la peau qui s'est formée

tout autour de celui-ci.

Ou bien, fermer le pot convenablement, et le retourner. De cette façon il ne se formera pas de peau.

Pour peindre verticalement sans que la peinture coule le long du manche, couper en deux un ballon de caoutchouc, faites au milieu une fente en étoile et enfoncez-y le manche.

Pour filtrer une peinture ancienne, servez-vous d'un bas nylon à peine tendu.

Quand vous chaulez, pour éviter d'être éclaboussé, enfoncez au milieu des poils de soie un bouchon jusqu'au manche, et serrez au moyen d'une corde.

Si vous devez utiliser du plâtre, coupez un vieux ballon de caoutchouc ou de plastique en deux et placez-y le plâtre. Cela facilitera grandement vos manipulations.

Avant de teinter un objet en bois, faites disparaître toute trace de colle, qui apparaîtrait en clair sur le travail teinté.

Si vous travaillez dans une pièce à revêtement lisse, n'hésitez pas à laisser la sciure de bois sur le sol, cela facilitera le nettoyage.

Nettoyage des pinceaux : Après usage, plongez-les dans une bonne solution de détergent. Si, par mégarde, vous les avez laissés durcir, ramollissez-les dans un peu de vinaigre, puis nettoyez-les dans une solution de détergent. Ils retrouveront toute leur souplesse.

# NOUVELLES DE L'ADMINISTRATION ET DES GROUPES



## RECRUTEMENT

**NAMUR-LUXEMBOURG**  
Delince L., cond.-rec. AB

**LIEGE**  
Delince L., cond.-rec. AB

### FLANDRE ORIENTALE

D'Hondt P., commis

### HAINAUT

Sente M., rédacteur  
Badoux V., ouvrier  
Badot O., ouvrier  
Berger D., ouvrier  
Bombecke P., ouvrier  
Chabot C., ouvrier  
De Baellie J.-L., ouvrier  
Di Murro M., électricien d'entretien  
Fleron E., ouvrier  
Grosfils E., ouvrier  
Laloyaux P., ouvrier  
Lebon M., électricien  
Lerat D., ouvrier  
Nemegaire A., ouvrier  
Tison P., ouvrier

### NAMUR-LUXEMBOURG

Piron G., mécanicien

### LIEGE

Charier A., ouvrier  
Nisen E., nettoyeur

### BRABANT

Goefoet P., rédacteur  
Backvis F., cond.-rec. AB  
Vierdeels J., ouvrier spéc.  
De Rijcke R., rédacteur  
Lombart P., rédacteur  
Vermandele J., rédacteur  
Van Snick G., mécanicien d'entretien

### FLANDRE OCCIDENTALE

Van Robaey R., cond.-rec. AB  
Hocepied G., électricien d'entretien



## MUTATIONS

### ADMINISTRATION CENTRALE

Thys F., rédacteur

### FLANDRE ORIENTALE

Vandekerkhove R., contrem. de 1e cl.  
Van Alboom M., dactylographe

### HAINAUT

Tournay L., rédacteur  
Dethier A., brigadier machines outils



## MARIAGES

### ANVERS

Schaerlaeken B. et Saint H.  
Rijckaert P. et Fluchard D.  
Goerts M. et Vangestel D.  
Van den Bosch J. et Janssens G.  
Collebert G. et Vergison L.

### HAINAUT

Belle A. et Vandenbossche A.-M.  
Caroyer G. et Serrano M.  
Bouttiau M. et Goethals M.-L.

### LIEGE

Henno F. et Yvaniuk N.

### BRABANT

Carpentier F. et Loyson M.  
De Saedeleer E. et Vanden Bossche M.

### FLANDRE OCCIDENTALE

Tahon F. et Van Goethem N.

### ADMINISTRATION CENTRALE

Ilse chez Geevaert M.-C. (Lierde)  
Koenraad chez Ghijs D. (Huizingen)  
Joke chez Serneels W. (Wilrijk)

### ANVERS

Ann chez Van Ginneken J. (Turnhout)  
Sarah chez Beyens A. (Aarschot)  
Bart chez De Bakker H. (Stabroek)  
Kathleen chez Van Craen J. (Wommelgem)

Tom chez De Loose H. (Keerbergen)  
Tinne et Mieke chez Van Oevelen A. (Kalmthout)

Vanessa chez Peeters F. (Blaasveld)  
Kim chez Kenis W. (Geel)  
Els chez Verreet M. (Heist-op-den-Berg)  
Sarah chez Hens J. (Berchem)

### FLANDRE ORIENTALE

Kenny chez Bauwens R. (Wetteren)  
David chez Gistelincq E. (St-Nicolas)  
Mieke chez Huyghe J. (Nieuport)  
Freya chez De Lausnay A. (Laarne)

### HAINAUT

Ann chez Delforge M. (Charleroi)  
Sarah chez Deflandre M. (Thuin)  
Sabrina chez Rigot P. (Courcelles)  
Adeline chez Lejeune N. (Anderlues)  
Stephane chez Hannecart F. (Charleroi)

Dominique chez Bequet W. (Anderlues)

Sebastien chez Finet C. (Mons)

Damien chez Schiavon D. (Fontaine-L'Évêque)

Laurent chez Daniel A. (La Louvière)

Jessica chez Desclin J. (Courcelles)

Alexandre chez Dubois G. (La Boverie)

Valerie chez Druart A. (Hornu)

### NAMUR-LUXEMBOURG

Caroline chez Leroy P. (Dinant)  
Nicolas chez Froncoux J.-L. (Namur)  
Charles chez Kaiser R. (Ste-Ode)  
François chez Leonet P. (Champion)  
Kristel chez Mathot F. (St-Gérard)

### LIEGE

Eva chez Jennes B. (Raeren)

Rodolphe chez Bormans G. (Remicourt)

Christophe chez Zimbile G. (Hermée-Oupeye)

Mikaël chez Lekaene M. (Rocourt)

### BRABANT

Maalke chez Hendrickx H. (Rotselaar)

Annelies chez Boeykens W. (Herne)

Kristl chez Uyttersprot D. (Berlare)

Annelies chez Pauwels A. (Herselt)

Els chez Decoster R. (Hal)

Olivier chez Willame P. (Ottignies)

Cindy chez De Wolf R. (Boortmeerbeek)

Tamara chez Mannaerts J. (Kessel-Lo)

Dominique chez Doyen F. (Piétrain)

### LIMBOURG

Frank chez Biesmans H. (Diest)

Peter chez Ketelslegers J.-P. (Kortesseem)

Kristof chez Janssens J. (Hasselt)

Johan chez Smolders E. (Hasselt)

### FLANDRE OCCIDENTALE

Pieter chez Devriendt I. (Middelkerke)

Dieter chez Vermeulen G. (Dixmude)

Peter chez Deprez M. (Ostende)

Niels chez Annys A. (Ostende)

Vincent chez Vanmassenhove J.-P. (Oostkamp)

Maaike chez Deceuninck G. (Courtrai)

Sam chez Ureel E. (Koksijde)



## RETRAITES

Années  
de service

### ANVERS

Elst P., cond.-rec. AB 37  
Florus F., cond.-rec. AB 36  
Smets J., brigadier 41  
Van den Broeck F., cond.-rec. AB 27  
Wuyts J., ouvrier qual. 29  
Anthonissen A., cond. él. 29  
Beyers E., cond.-rec. AB 40  
Fraeters L., 1er ouvr. d'élite 40  
Van Looy H., dessin.-rédacteur 37  
Verhoeven F., cond.-rec. AB 27

### FLANDRE ORIENTALE

Van Steenberghe A., chef de service de 2e cl. 41  
Van der Linden A., ouvrier d'élite 36

### HAINAUT

Desmecht F., en congé sans solde; sec. nat. adj. C.G.S.P. 40  
Duray H. cond.-rec. AB 39  
Foulon G., insp. princ. adj. 37  
Prunier F., receveur 30  
Vander Voordt L., receveur 35  
Cornil L., mécan. d'entretien 33  
Hennebert J., cond.-rec. AB 32  
Mainil O., receveur 35  
Marchand P., cond. él. 18  
Minet A., ouvrier qual. 36

### NAMUR-LUXEMBOURG

Froidbise L., 1er ouvr. d'élite 36  
Schepmans G., cond.-rec. AB 33

### LIEGE

Gérard H., cond.-rec. AB 34  
Hermans L., receveur 32

### BRABANT

Cautaerts D., receveur 34  
Emmerechts F., cond.-rec. AB 35  
Mertens P., moniteur 42  
Vanpe A., cond. AB 29  
Vansina A., cond.-rec. AB 35

### LIMBOURG

Bas G., ouvr. qual. de 1e cl. 39

### FLANDRE OCCIDENTALE

Broucke A., ouvr. semi-qual. 12  
Velghe F., cond. AB 14

# CENTRALE D'EXPLOITATION

## LES LONGUES CARRIERES



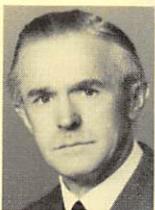
**A. Van den Steen**  
Flandre orientale  
du 22.11.1941  
au 6.12.1981



**J. De Vriendt**  
Brabant  
du 2.1.1945  
au 3.1.1982



**F. Emmerechts**  
Brabant  
du 6.4.1947  
au 21.2.1982



**L. Vander Voordt**  
Hainaut  
du 15.1.1940  
au 1.1.1975



**H. Duray**  
Hainaut  
du 1.9.1940  
au 1.3.1979



**F. Florus**  
Anvers  
du 15.12.1941  
au 31.10.1977

## NECROLOGIE

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

### AGENTS EN SERVICE

	Age
<b>ANVERS</b>	
Van Espen N., cond.-rec. AB	50
<b>NAMUR-LUXEMBOURG</b>	
Matheze J., cond.-rec. AB	62
Ledroit R., cond.-rec. AB	47

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

<b>ADMINISTRATION CENTRALE</b>	
Cornelis L., sous-chef réceptionn.	69

<b>ANVERS</b>	
Loffens F., receveur	91
Van Oosterwijk P., piocheur	75
Van der Jonckheyd A., ag. de mouv.	66
Frans J., cond.-rec. AB	78
Pauwels H., cond. él.	88
Torfs A., receveur	77

<b>FLANDRE ORIENTALE</b>	
Guillemaere O., chef piocheur	73
D'Haenens L., receveur	79
Erauw G., ouvr. d'élite	79
Willems A., chef piocheur	80

<b>HAINAUT</b>	
Demevre G., ouvr. qual. de 1e cl.	75
Lechien A., conducteur	86
Heuchamps G., brigadier	82
Evrard O., cond. AB	56
Demánet R., cond.-instructeur	73
Vincent R., aubettier	62

<b>LIEGE</b>	
Vanderlinden J., cond. AB	74
Bronfort A., cond.-rec. AB	64
Pisson P., cond. él.	85
Daenen E., ouvr. qual. de 1e cl.	76

<b>BRABANT</b>	
Appelmans A., ouvr. qual.	72
Van Hemelrijck F., receveur	82
Van Hoyweghen L., cond. él.	92
Ovart J.-L., piocheur	74
Op de Beeck J., chauffeur	87
L'Heureux E., nettoyeur	77

<b>LIMBOURG</b>	
Vanvinckenroye G., receveur	83
Mewis P., ouvr. qual. de 1e cl.	76

<b>FLANDRE OCCIDENTALE</b>	
Nuytens H., cond.-rec. AB	79
Quartier C., cond. él.	79
Ackou A., cond.-rec. AB	78
Barbry R., cond. él.	96



## PRESENCE DE LA S.N.C.V. A DES EXPOSITIONS

### 1. Mons - Foire commerciale du Hainaut - 20 au 28 mars 1982.

La S.N.C.V. occupait en l'occurrence une surface de 200 m<sup>2</sup> où était exposé un autobus articulé destiné à la ligne Mons - Boussu - Dour - Quiévrain. Le stand vicinal comportait également des photos de cet autobus ainsi qu'un panneau en reprenant les principales caractéristiques, des photos d'hier et d'aujourd'hui de la région de Mons et du Borinage, des tableaux de statistiques et toute la documentation habituelle, dont un nouveau dépliant «Mons» à l'usage des visiteurs, auxquels un contrôleur fournissait les renseignements souhaités. Un concours doté de 100 prix fut organisé et connut un vif succès.

### 2. Gistel - 3e Semaine du Train - 10 au 19 avril 1982.

Cette exposition fut organisée par les «Belgische Vrienden van de Stoomlocomotief» (B.V.S.) et par l'administration communale dans le cadre des festivités liées à la ligne ferrée 62 du Musée (Torhout - Ostende).

Y participaient : la S.N.C.V., la S.N.C.B., la B.V.S., des importateurs de trains miniatures et un certain nombre d'associations. Au stand de la S.N.C.V., on pouvait voir de grandes diapositives montrant notre nouveau matériel, des photos de Schepdaal, de la publicité pour le tarif zonal, une nouvelle plaque d'arrêt et un montage de diapositives sur le matériel nécessaire à l'exploitation et à l'entretien des lignes ferrées.

La brochure «La S.N.C.V. ... son histoire» et le poster représentant la motrice articulée y étaient mis en vente. Etaient également mis à la disposition du public : les horaires des lignes qui desservent Gistel, le dépliant sur les lignes ferrées de la S.N.C.V., le (nouveau) dépliant «Tram- en busexploitatie in West-Vlaanderen sinds 1885» et un autocollant.

# L'INVENTEUR DE LA LIGNE BLANCHE ...

## ... et autres primeurs canadiennes !

Selon l'Imperial Review, le marquage des routes a été inventé quelque part au Canada. Edwin C. Guillet, un historien en matière de trafic routier est d'avis que la ligne blanche interrompue a été tout d'abord mise en pratique au Canada.

M. Guillet estime que ce marquage est né aux environs de 1930 et il le met au crédit de J.D. Millar, un ingénieur chargé de l'aménagement d'une route dans la région de Québec. Millar avait remarqué que lorsque le brouillard descendait sur la route, les automobilistes pouvaient difficilement apercevoir la route. C'est pourquoi il fit peindre une ligne blanche tous les cent mètres au milieu de la route. Quand son patron vit cela, il fit recouvrir les lignes et interpella Millar : «Qu'as-tu donc l'intention de faire? Crois-tu peut-être que tu vas pouvoir peindre des lignes blanches sur toutes les routes de la province?» Encore qu'il n'était pas d'accord, il n'était pas loin de la vérité. En l'espace de trois ans des lignes blanches apparurent sur toutes les routes de l'Amérique du Nord.

D'autres primeurs canadiennes furent les premières routes en béton, les premières routes numérotées, le feu de

signalisation d'un diamètre de 30 cm et la première autoroute sur le continent américain ouverte dans l'Ontario en 1939.

On doit à Sir Frank Smith le premier tram avec self service. Il était sénateur, banquier, cheminot et propriétaire d'un tramway à traction chevaline à Toronto.

On croit que le premier tramway avec self service fut mis en service à Montréal. Jusqu'en 1905, le prix des trajets était encaissé par un receveur. Ce dernier attendait que tout le monde ait pris place puis vendait les tickets un à un. Mais parce que aux heures de pointe de nombreux passagers parvenaient à voyager sans payer, Montréal imagina un tram sur lequel les passagers devaient déposer leur argent dans une boîte se trouvant sur une plateforme agrandie.

Une certaine compagnie de chemins de fer canadienne disposait même d'un renifleur de vent. La Newfoundland Railway avait à son service un farmer et trappeur qui répondait au nom de Lauchie Mc Dougall. L'homme possédait un talent extraordinaire : il pouvait littéralement renifler le vent et prédire quelle direction et quelle vitesse il



prendrait. C'est ainsi qu'il cheminait plusieurs fois par jour le long des voies au pied du Tafelberg et qu'il transmettait sa prédiction dans un rapport. Il touchait pour cela 140 dollars par mois. La raison de tout ceci était que, au pied du Tafelberg, le vent atteignait parfois une vitesse de 230 km par heure et avait fait dérailler un train de marchandises avec 14 wagons, dans un cours d'eau. Une autre primeur canadienne dans le domaine du chemin de fer, ce sont les wagons en enfilade, conçus en 1902.

## C'EST ENCORE POSSIBLE ...

Oui, il est encore possible de s'inscrire pour un séjour dans une de nos maisons de vacances ou dans un de nos appartements meublés. Mais il est toutefois grand temps de prendre une décision.

Ceci s'adresse également aux pensionnés et à leur épouse qui fêtent en 1982 leurs 50 ou 60 ans de mariage. Il leur reste encore un peu de temps pour pouvoir solliciter un avantage important. En effet, un séjour gratuit d'une semaine dans une de nos maisons de vacances «Annette et Lubin» à Spa, ou «Zonnebloem», à Nieupoort, leur est offert.

Celui-ci comporte la pension complète et est accordé pendant une des périodes ci-après :

### **Annette et Lubin :**

du samedi 5 juin  
au samedi 3 juillet ;  
du samedi 28 août  
au samedi 18 septembre ;

### **Zonnebloem :**

du samedi 15 mai  
au samedi 29 mai ;  
du samedi 5 juin  
au samedi 3 juillet ;  
du samedi 28 août  
au samedi 18 septembre.

Les jubilaires qui désirent bénéficier de cet avantage doivent introduire une demande écrite au service social de la S.N.C.V., rue de la Science, 14, 1040 Bruxelles, en précisant la maison de vacances et la semaine choisies.

# 7000 jours sans accident avec chômage de l'équipe n° 21 Cureghem ateliers

Le coude-à-coude avec l'équipe n° 10 - Mouvement Eupen-Warzee continue. Cette dernière a fêté ses 7.000 jours le 17 mai 1981 et le 27 mars 1982, c'était au tour de l'équipe n° 21 - Cureghem Ateliers.

La célébration se déroula dans la salle de réfectoire des ateliers de Cureghem. Après un apéritif, M. D'Haen, chef de service de la Sécurité du Groupe du Brabant, souhaita la bienvenue à l'assistance dont faisaient partie MM. Van Wesemael, directeur et Dubois, inspecteur principal adjoint, du Service Général de la Sécurité, ainsi que M. Peerts, directeur régional. Dans son allocution il demanda aux jeunes de veiller au patrimoine que leurs prédécesseurs leur laissaient et de l'étendre.

M. Peerts prit la parole et rendit hommage aux épouses des membres de l'équipe n° 21. Il insista sur l'importance de la campagne de sécurité. En

1962, 61 accidents étaient survenus dont 37 avec chômage; en 1981, on n'en comptait plus que 28 dont 5 seulement avec chômage.

Le progrès enregistré au Brabant dans la lutte contre les accidents a également eu une répercussion très favorable sur le classement de tout le Groupe dans les résultats au niveau national. En effet, pour la première fois dans l'histoire des concours de sécurité, le Brabant est parvenu à obtenir la 2ème place.

M. Peerts félicita en particulier M. D'Haen qui, après avoir dirigé durant plus de 32 ans le service de la Sécurité du Groupe, est admis à la retraite.

M. Van Wesemael mit l'accent dans son allocution sur la nécessité de faire de la sécurité une habitude. Il déclara : «Ce qui rend aussi important ces habitudes, c'est qu'elles nous protègent, même lorsque nous ne sommes pas en

forme, même lorsque nous ne sommes pas sur nos gardes. Bien entendu, nous n'en aurions pas autant besoin si nous étions toujours attentifs, si nous étions toujours appliqués à notre travail, sans jamais laisser vagabonder nos pensées. Mais vous savez aussi bien que moi que personne n'est à l'abri d'une distraction; aussi est-ce une des raisons pour lesquelles il est tellement important d'observer toujours les règles de la prudence, même dans les cas où l'on pense qu'une infraction n'entraînera pas de conséquences dommageables».

Après ces allocutions, des cadeaux furent distribués. La célébration se poursuivit dans une atmosphère de détente et d'intimité à la faveur d'un bal et d'un buffet froid.

Et maintenant, en route pour les 8.000 jours !...



# QUATRE RETRAITES BIEN MERITEES

## Groupe Flandre orientale

**M. VAN STEENBERGHE A.,** chef de service de 2e cl.

M. Albert Van Steenberghe est entré en service le 7.11.1940 à l'atelier de Destelbergen, en tant qu'aide-ajusteur.



Le 1.1.1945, il allait devenir commis auxiliaire au bureau technique. Il fut ensuite promu commis de 2e classe le 1.1.1946, commis de 1ère classe le 1.1.1950 et commis principal le 1.1.1959, lequel grade devait être remplacé en 1967 par l'appellation chef de service de 2e classe.

Nous souhaitons à M. Van Steenberghe, qui fit toujours preuve pendant sa carrière de dynamisme et de dévouement, une longue et heureuse retraite.

## Groupe du Hainaut

**M. DESMECHT F.,** secrétaire national adjoint C.G.S.P.

M. Fernand Desmecht est entré en service à Anderlues le



17.7.1942, en qualité de receveur. Après avoir été également conducteur AB pendant un an, il fut mis en congé sans solde le 1.7.1961 afin de lui permettre de se consacrer entièrement à des activités syndicales.

Toute sa vie se déroula sous le signe du syndicalisme. En 1936 déjà, il était délégué des «Jeunes Métallurgistes», puis, en 1945, secrétaire et délégué principal de la section d'Anderlues. Devenu, en 1960, délégué permanent pour le Hainaut de la Centrale belge, il allait être nommé sept ans plus tard secrétaire national adjoint, secteur Tramways - Vicinaux - Autobus, de la C.G.S.P. Il était en même temps membre suppléant du

Bureau Exécutif de la C.G.S.P. et du Comité National de la F.G.T.B. Enfin, sa désignation en qualité de secrétaire général adjoint du secteur Tramways - Vicinaux - Autobus de la C.G.S.P. date de 1977.

M. Desmecht, qui était en outre membre du bureau de «l'Inter-régionale Wallonne» de la F.G.T.B., était une figure très connue à la Société Nationale.

Nos meilleurs vœux l'accompagnent dans sa retraite bien méritée.

## Groupe du Brabant

**M. MERTENS P.,** moniteur

Entré en service comme commis temporaire le 30.10.1939, M. Pierre Mertens fut nommé à titre



définitif en 1941. Il fut ensuite successivement promu commis principal le 1.1.1961, chef de service de 2e cl. en 1966 et moniteur en 1980.

Il dirigeait le Service du Personnel, et était un agent assidu et scrupuleux qui sut toujours s'adapter à l'évolution des méthodes de travail.

Nos meilleurs vœux accompagnent M. Mertens et son épouse, à l'occasion de cette nouvelle étape de leur vie.

**M. LECLERCQ A.,** 1er contrôleur

C'est en qualité de receveur que M. Alphonse Leclercq commença



sa carrière vicinale le 26.5.1939 au dépôt de Nivelles. Il devint ensuite successivement conducteur-receveur AB le 1.7.1959, commis le 1.1.1962, contrôleur le 1.1.1971 et premier contrôleur le 1.1.1974.

Cet homme appliqué et serviable resta toujours affecté au dépôt de Nivelles.

Tous nos vœux de longue et heureuse retraite l'accompagnent.

## DESTELBERGEN - CUREGHEM

Le 13.2.1982 s'est déroulée une rencontre de football amicale entre les équipes des ateliers de Destelbergen et de Cureghem. Ce match sportivement disputé mit aux prises deux équipes de force sensiblement égale, mais celle de Destelbergen allait se montrer la plus dangereuse devant le but. A raison d'un goal par mi-temps, elle s'imposa finalement par 2 - 0.



## VA PARAÎTRE...

**L'histoire de la ligne de tram à vapeur Chimay - Cul-des-Sarts - Petite-Chapelle - Couvin**

Cette étude inédite d'environ 140 pages, contenant de nombreuses photos, des anecdotes, etc., sera publiée en plusieurs épisodes dans la revue «En Fagne et Thiérache».

Vous pouvez dès à présent retenir votre abonnement en versant 300 F (4 numéros) au compte n° 068-0542950-68 du Cercle d'histoire régionale de Presgaux, rue du Centre 6, 6407 Presgaux, ou en réservant un tiré à part (qui paraîtra en 1983 ; prix : ± 450 F) auprès de Madame Charles-Laffineur, rue du Centre 6, 6407 Presgaux, tél.: (060) 34.46.17.

## 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

**Anvers** : Arnouts R. (sac à main + 17.000 F), Beyers E. (portefeuille + 1.150 F).

**Turnhout** : D'Hondt F. (portefeuille + 639 F), Oeyen R. (portefeuille + 578 F + 10 FF), Smolders R. (portefeuille + 19.054 F), Augustus J. (portefeuille + 880 F), Segers F. (portefeuille + 5.377 F).

### FLANDRE ORIENTALE

**Destelbergen** : Pieters M. (4.320 F), Campe D. (4.452 F).

**Lochristi** : Corveleyn G. (748 F).

**St-Nicolas** : Wauters R. (500 F).

### HAINAUT

**Jumet** : Cavillot S. (porte-monnaie + 3.425 F), Minsart F. (sac à main + 14.272 F).

### NAMUR-LUXEMBOURG

**Andenne (AT)** : Froidbise L. (sac + 600 F).

**Lesve** : Close D. (sac + 1.836 F + carnets chèques et C.G.E.R.).

**Namur** : Devaux A. (portefeuille + 500 F), Goblet C. (portefeuille + 5.910 F), Heirbrant J. (portefeuille + 1.000 F), Henneffe F. (portefeuille + 600 F), Louis J. (portefeuille + 121 F + 31.350 Lires), Marchal C. (portefeuille + 1.500 F), Mathias R. (porte-monnaie + 1.071 F).

**Ohey** : Matagne J. (sac + 13.308 F).

**Wellin** : Boreux A. (sac + 7.000 F), Degeye A. (sac + 8.000 F + 100 FF + documents).

### LIEGE

**Eupen** : Ernst (1.080 F), Ahn (2.900 F).

**Liège St-Gillis** : Destobbeleir (2.500 F).

**Omali** : Meeren R. (4.400 F + chèques).

**Rocourt** : Vanardois (2.410 F + sac).

**Warzée** : Hubar J. (sac + 1.585 F).

### BRABANT

**Chastre** : Decoux L. (portefeuille + 800 F), Schillings R. (sacoche + 6.200 F).

**Louvain** : De Rick L. (portefeuille + 540 F), Detrez F. (sac à main + 260 F + documents), Jeanpierre R. (sac à main + 350 F + documents + chèques), Wouters W. (sac à main + 700 F + documents + chèques).

### LIMBOURG

**Genk** : Timmermans R. (porte-monnaie + 692 F).

**Lanaken** : Wuyts R. (montre dame), Bongaers J. (portefeuille + 1.250 F), Leenders G. (porte-monnaie + 2.014 F).

**St-Trond** : Bats B. (lunettes), Bex A. (sac à main + 538 F), Spiritus J. (portefeuille + 277 F).

**Tessenderlo** : Goignard J. (sac à main + 2.026 F), Peeters J. (porte-monnaie + 600 F).

### FLANDRE OCCIDENTALE

**Assebroek** : Coopman G. (porte-monnaie + 706 F), Van Severen E. (portefeuille + 629 F), Van Reybrouck L. (porte-monnaie + 2.423 F).

**Courtrai** : Demeyere G. (sac à main + montre), Deblock E. (montre), Louage G. (portefeuille + 680 F), Vantomme W. (porte-monnaie + 1.014 F), Baetens A. (portefeuille + 2.100 F), Deloof G. (portefeuille + 828 F), Struyve E. (porte-monnaie + 810 F), Baetens A. (sac à main + 4.280 F), Florin M. (sac à main + 418 F), Bekaert U. (portefeuille + 808 F), Beheydt J. (portefeuille + 1.089 F).

**Knokke** : Danneels E. (pantoufles de gymnastique + chaussettes), De Dobbeleir B. (appareil phot.), Desmidt O. (sac + 3.792 F).

**Ostende** : Popeye E. (portefeuille + 1.336 F), Vanhooren A. (portefeuille + 720 F), Vergauwe K. (portefeuille + 1.160 F), Vancraeynest U. (bague en or), Peel D. (portefeuille + 3.600 F), Vermeulen G. (portefeuille + 4.520 F).

## Un jour ou un week-end d'évasion

**1er juillet BRUXELLES** Ommegang à 21 h.

**2-4 juillet TIELT** Fêtes d'Europe. Le 4, à 16 h, grand cortège.

**3-4 juillet NAMUR** 36e grande Féerie de Namur.

**3 juillet - 19 septembre STAVELLOT** Exposition internationale «Age d'Or de la Principauté» (art roman du 12e siècle - orfèvrerie, manuscrits, documents).

**10-16 juillet SCHOTEN** 24e Festival international de danses populaires - Festival mondial du Folklore (tous les jours, excepté les 13 et 15, à 20 heures, les 11 et 12 également à 15 heures).

**15 juillet - 15 août MIDDELKERKE** Journées internationales de folklore.

**18 juillet SUGNY (Vresse-sur-Semois)** 3e Cortège folklorique - «Jugement et exécution des sorcières».

**25 juillet FURNES** Procession des Pénitents, à 15h30.

**1er août BERLARE A** 15 h, grande fête nautique (ski nautique, show, grand feu d'artifice sur le lac).

**1er août SILENRIEUX (Cerfontaine)** Marche Sainte-Anne (militaire) à 11 h.

**7 août DE HAAN** «Trammelant» (fête style Belle Epoque ; thème : la gare du tramway).

**8-22 août HASSELT** Chaque soir, à l'occasion des fêtes Virga Jesse, dans les rues ornées et illuminées, représentation de miracles et de légendes. Promenades du soir guidées.

**20-24 août JAMBES (Namur)** Festival international de Folklore.

**21-29 août OVERIJSE** Fêtes du Raisin et du Vin (pour la 31e fois).

**21 août BRUGES** Grand cortège nocturne à l'occasion du 500e anniversaire du décès de Marie de Bourgogne, à 21 h.

**21-22 août ATH XXle** Fête folklorique des géants. Le 21, à 15 h, mariage des géants ; le 22, à 10 et à 15 h, cortège folklorique.

**22 août MALMEDY** Grande cavalcade fleurie, à 15h30.

**26 août TERMONDE A** 20 h, Ommegang des géants (style Moyen Age).

**28-30 août LOCHRISTI** 32e Festival du bégonia. Le 28, de 17 à 23 h ; les 29 et 30, de 9 à 23 h.

**29-30 août BEAUMONT** Fêtes du vin, de 10 à 18 h.

## SOMMAIRE N° 218 MAI-JUIN 1982

L'implosion de votre téléviseur	2
Monsieur Herman De Croo, Ministre des Communications, rend visite à la SNCV	3
Le saviez-vous ?	4
Remise de distinctions honorifiques	
Groupe de Liège	5
Réunion annuelle du Service Général de Sécurité	6
3000 jours sans accident - Mouvement	
Herzele - Hofstade - Audenarde	7
Page familiale	8
Personalia	10
Présence de la SNCV à des expositions	11
L'inventeur de la ligne blanche ...	12
C'est encore possible ...	12
7000 jours sans accident - Equipe n° 21 -	
Cureghem Ateliers	13
4 retraites bien méritées	14
Destelbergen - Cureghem	14
Va paraître ...	15
Actes de probité	15
Un jour ou un week-end d'évasion ...	15

*Photo de la couverture :*

*Les châteaux mal connus de notre pays -  
Château de Rubens à Elewijt (Brabant).*

*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 : R. Keygnaert, rue de la Science 14 -  
1040 Bruxelles*



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