

BRUGGE X

G.P.P./4/340



NOS VICINAUX





La période du nouvel an nous amène généralement à songer à nos vacances. Pour beaucoup, le choix est déjà fait, pour d'autres, une décision doit encore être prise.

Un journal a publié récemment une enquête portant sur toutes sortes de possibilités de vacances. Il en est ressorti qu'un ménage avec deux enfants prenant l'avion pour aller passer deux semaines au soleil (Mer méditerranée) dans le courant du mois de juillet, devra déboursier quelque 100.000 F et ce, encore bien, pour loger en demi-pension dans l'hôtel le meilleur marché. Sont compris dans ce montant, les frais supplémentaires pour les repas en dehors de l'hôtel, les boissons, les glaces, la location d'un transat ou d'un pédalo, etc.

Des vacances de détente à la côte ou dans les Ardennes, outre le bon air qu'elles nous permettront de respirer, vous coûteront nettement moins cher si vous les passez dans une de nos maisons de vacances ou dans un de nos appartements meublés. De plus, vous trouverez dans ces régions bien des occasions de vous divertir.

Avez-vous déjà envisagé les choses sous cet angle ?

NOCES D'OR ET DE DIAMANT

Un séjour gratuit d'une semaine dans une de nos maisons de vacances «Annette et Lubin», à Spa, ou «Zonnebloem», à Nieuport, est offert aux pensionnés de la S.N.C.V. et à leur épouse, si leurs noces d'or ou de diamant ont lieu en 1982.

Ce séjour 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 jouir 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.

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

Aarschot : Van Meensel I. (portefeuille + 800 F + abon. scolaire).

Mallnes : Rombauts H. (portefeuille + 598 F), Van Genechten A. (portefeuille + 3.225 F), Verbist W. (portefeuille + 3.187 F), Verrijdt P. (sacoche + 680 F), Jacobs L. (2 cartes de banque + 1 Eurochèque), Peeters L. (portefeuille + 850 F), Rens M. (portefeuille + 2.052F), Van den Broeck P. (portefeuille + 2.560 F), Smets J. (portefeuille + 1.123 F).

FLANDRE ORIENTALE

Destelbergen : De Ridder R. (2.110 F), De Wilde G. (2.285 F).

Hamme : Cassiman P. (2.738 F), Herregodts A. (3.155 F), Danijs R. (531 F), Van Damme C. (735 F).

Merebeke : Van Hamme F. (500 F).

HAINAUT

La Louvière : Simonet B. (sac + 1.070 F), Verdonck R. (portefeuille + 460 F), Painsavoine W. (portefeuille + 1.500 F), Galez G. (portefeuille + 4.245 F + chèque de 3.325 F), Matuzak V. (portefeuille + 550 F).

Mons : Vercruysse Y. (portefeuille + 9.192 F), Merlin J.-P. (documents + chèque de 10.437 F), Culot J.-P. (documents + 223 F + 100 FF), Bernaert R. (portefeuille + 651 F).

Quaregnon : Auquier J. (montre), Mulpas C. (montre), Hauteœur J.-C. (sacoche + 705 F).

Tournai : Durenne E. (sacoche + 909 F), Decot J. (portefeuille + 522 F), Bertuille J.-P. (portefeuille + 600 F), Coquerelle P. (portefeuille + 1.600 F), Martin M. (portefeuille + 3.550 F).

NAMUR-LUXEMBOURG

Andenne : Mandelaire G. (portefeuille + 1.800 F).

Florennes : Gralinger G. (sacoche + chèque de 1.500 F + 119 F).

Mehaigne : Feron A. (sacoche + 3.100 F), Rousselle M. (porte-monnaie + 595 F).

Namur : Bouchat E. (portefeuille + 7.238 F), Delorge A. (portefeuille + 9.190 F), Havenne J.-M. (portefeuille + 2.600 F), Lemoine J.-P. (portefeuille + 914 F), Paris P. (porte-documents + 500 F), Colignon P. (chèque de 2.000 F), Donny J.-P. (porte-monnaie + 795 F), Hilbert J. (portefeuille + 2.000 F), Lemoine J.-P. (porte-monnaie + 1.306 F), Vandendorpel R. (portefeuille + 690 F), Wilmotte A. (portefeuille + 580 F + abonnement).

LIEGE

Eupen : Koop (2.923 F), Bong (2.076 F).

Liège St-Gilles : Goffaux J.-M.

(2.250 F), Jossens M. (1.250 F), Houli-
mond D. (5.000 F), Deckers M.
(1.200 F), Nahon W. (950 F), Fraussen
A. (1.100 F), Weickmann (1.020 F).

Omal : Humblet M. (1.700 F).

Rocourt : Novo L. (1.300 F).

BRABANT

Dilbeek : Van Hulst W. (sacoche +
carnet d'épargne avec un montant de
210.000 F + 1.500 F + documents).

Haacht : Pashuyzen F. (porte-monnaie + 27.000 F + documents).

Leerbeek : Boeykens W. (sac +
1.000 FF).

Louvain : Reniers J. (sac + 1.493 F),
Wouters W. (sac + 95.000 F en valeurs
+ 685 F).

Nivelles : Gilles A. (portefeuille +
505 F), Daue S. (sac + 841 F), Roch Y.
(portefeuille + 450 F).

Tielt : Adams C. (sacoche + 1.480 F).

LIMBOURG

Bilzen : Vanherle (1.919 F).

Genk : Vanspauwen W. (porte-monnaie + 555 F), Opdencamp J. (sacoche + 1.150 F), Bloemen H. (sacoche + 3.630 F), Vanoppen M. (sacoche + 1.631 F + carnet de chèques + carte de banque).

Hasselt : Delsaer P. (portefeuille +
1.650 F), Castro Y. (sacoche + 4.291 F).

Koersel : Ooms J. (porte-monnaie +
1.000 F), Lathouwers A. (porte-monnaie
+ 13.002 F), Bortels R. (porte-monnaie
+ 1.500 F), Luyckx G. (portefeuille +
875 F).

Lanaken : De Vleeschouwer N.
(770 F), Klimkowski (montre), Aerts J.
(portefeuille + 1.300 F + 65 FL), Bos-
man (3.510 F), Vrancken F. (porte-
monnaie + 12.049 F), De Vleeschouwer
N. (2.128 F), Verstappen P. (porte-monnaie
+ 1.900 F), Verstappen P. (porte-
monnaie + 910 F), Verstappen P. (porte-
monnaie + 3.797 F), Hoedemakers J.
(portefeuille + 4.313 F), Hoedemakers
J. (montre de dame), Dirckx J. (porte-
feuille + 550 F), Hendrickx V. (sacoche
+ 3.420 F + 115 FL), Tyssen P. (porte-
feuille + 4.000 F), Tyssen P. (montre de
dame), Daenen B. (montre de dame),
Klimkowski (machine à écrire + sac),
Vincken H. (montre), Van Ormelingen
D. (manteau).

Maaseik : Jonck M. (porte-monnaie
+ 2.007 F), Schrooten W. (porte-monnaie
+ 990 F).

Tessenderlo : Bleumers A. (porte-
feuille + 3.000 F).

FLANDRE OCCIDENTALE

Assebroek : De Schrijver P. (sac +
960 F), Mouton F. (sacoche +
11.120 F), Lagast R. (portefeuille +
500 F), Janssens E. (portefeuille +
2.425 F + 55 F.S.), Meyvaert W. (porte-
feuille + 1.926 F), Van Reybrouck L.
(chèque de 5.000 F), Pleysier G. (saco-
che + 820 F), De Coninck M. (passe-
port + 661 F), Verhaeghe F. (porte-
feuille + 3.750 F).



CHAMPIONNATS DE CYCLISME pour le personnel S.N.C.V.

Vous trouverez ci-après le calendrier des courses entrant en ligne de compte pour le championnat de Belgique 1982. Tous les membres du personnel de la S.N.C.V. ou de ses loueurs, ayant au moins 21 ans le jour de la compétition, peuvent prendre part aux épreuves, sur présentation de leur carte de service et de leur carte d'identité.

Pour chaque date indiquée, il y a chaque fois deux épreuves prévues : l'une débutant à 14 h pour la catégorie des plus de 35 ans et l'autre à 16 h pour la catégorie des moins de 35 ans. A chaque épreuve, les participants se voient attribuer 20 points de départ. Le premier classé d'une épreuve reçoit ensuite 25 points, le second 24 points, etc. Le classement est établi d'après le nombre de points obtenu dans chacune des courses de sorte que le coureur qui a récolté le plus grand nombre de points devient automatiquement champion de Belgique. Toutes les épreuves annoncées constituent donc des étapes du championnat de Belgique. Le total des prix s'élève à 8.000 F pour la catégorie des moins de 35 ans, à 7.200 F pour la catégorie des plus de 35 ans et à 4.500 F par catégorie pour le classement final.

CALENDRIER

1er août

DIEPENBEEK : champ. du Limbourg.
Responsable : M. L. Hoste.
Tél.: 011/25.05.56

*

8 août

TIELT (arr. Louvain) : champ. du Brabant.
Responsable : M. J. Alaerts.
Tél.: 016/63.39.94

*

14 août

HOOGSTRATEN : champ. d'Anvers.
Responsable : M. J. Diels.
Tél.: 031/14.65.75

*

4 septembre

ASSEBROEK : champ. des Flandres.
Responsable : M. J. 't Kindt.
Tél.: 050/35.31.43

*

12 septembre

TREMELO : épreuve finale comptant pour le champ. de Belg. Resp.: M. L. Deckers.
Tél.: 016/60.17.53

Groupe de Flandre orientale

M.J. Van de Castele,
chef de service de
2e classe, à la retraite



M. Jeroom Van de Castele est entré en service le 24.8.1942 comme commis de 2e classe dans les bureaux de l'atelier de Destelbergen.

Réquisitionné par l'occupant le 1.10.1943 comme travailleur obligatoire, il reprit ses activités à la S.N.C.V. le 14.9.1944.

Promu commis de 1ère classe en 1946, il fut occupé au service administratif des Voies et Travaux. Nommé commis principal le 1.1.1960 et chef de service de 2e classe le 1.1.1965, il réintégra, à la date du 1.1.1968, le service administratif de l'atelier de Destelbergen.

M. Van de Castele était un agent ayant toujours fait preuve d'un zèle et d'une correction exemplaires.

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

LES TRANSPORTS EN COMMUN EN NORVEGE :

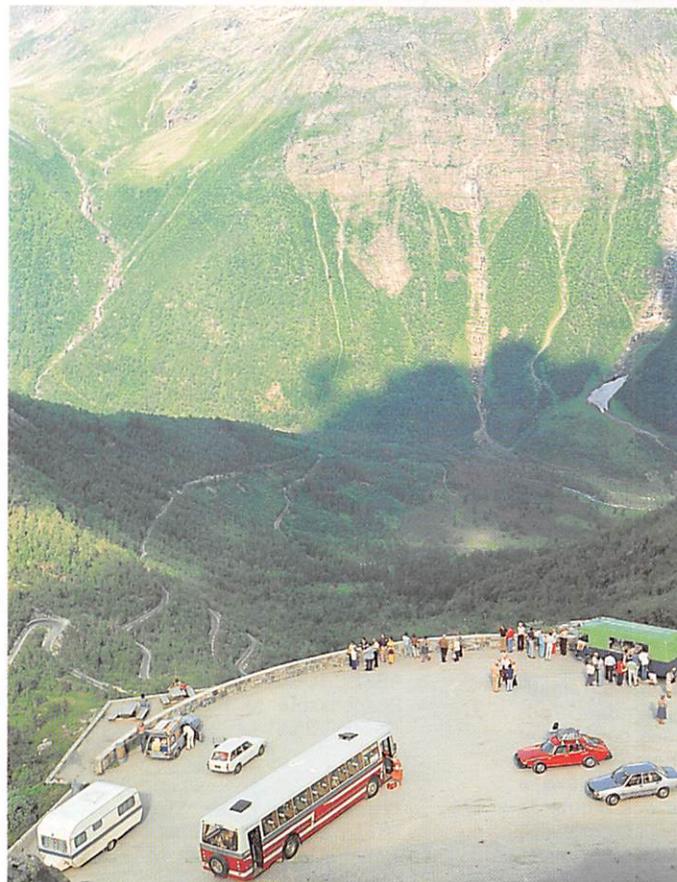
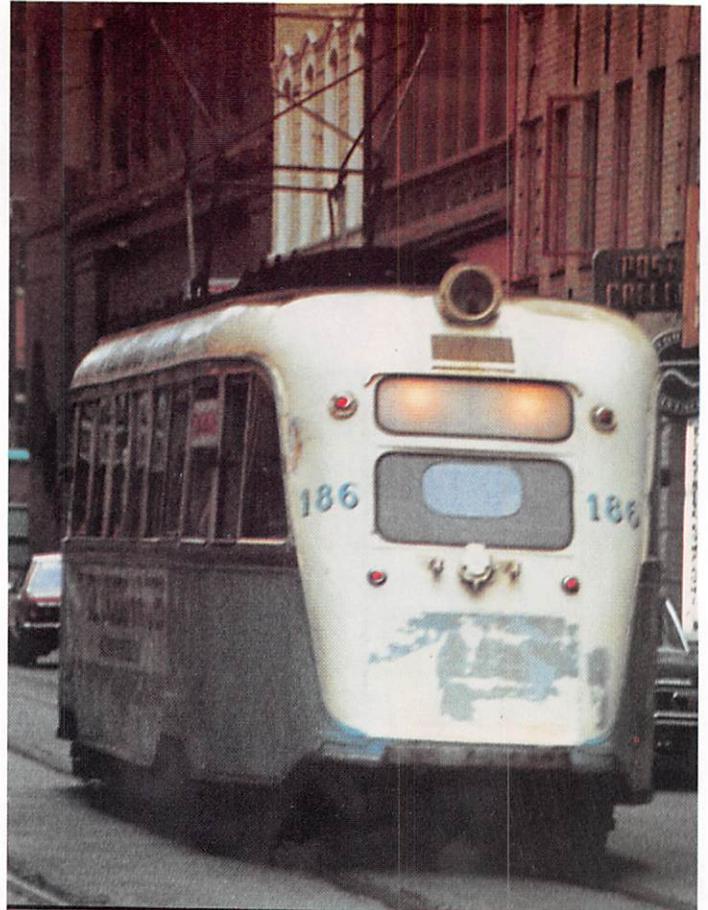
La Norvège, cette longue et étroite bande située le long de la Mer du Nord, qui s'étend même jusque loin au-dessus du cercle polaire, peut se targuer de posséder, en dépit de sommets élevés et d'hivers parfois fort rudes, un réseau de transports en commun remarquablement organisé. La Côte méridionale de la Norvège, qui comprend la riche région des fjords du Vestland (Stavanger et Bergen) ainsi que les collines du Hardanger, le Haulkelister, la région des lacs de Telemark et le fjord d'Oslo, offre un large choix de moyens de transport : train, tram, bus, bac et/ou petit hydravion. Pour rallier Oslo à partir de Bergen, ces deux villes étant normalement situées à quelque 495 km l'une de l'autre, nous avons fait largement usage des différentes possibilités de transports en commun, de sorte que nous avons finalement accompli plus de 800 km pour rejoindre Oslo après avoir, il est vrai, effectué quelques détours volontaires. Ce voyage s'est soldé par un bilan tout à fait positif en ce qui concerne les possibilités et l'infrastructure en matière de transports en commun. Pour le trajet Bergen - Voss (85 km), nous avons utilisé le rapide à destination d'Oslo. Quelques express assurent journellement une excellente liaison dans les deux sens. Les sobres voitures de 2e classe, offrent néanmoins des sièges, très confortables transformables en relax. Toutes les places sont disposées dans le sens de la marche et subdivisées en rangées de 2 x 2 places assises. En dépit des nombreux vals, vallées et dénivellations, constituant souvent un spectacle pittoresque, on atteint Voss en une heure.

Voss, centre de vacances important situé sur les flancs du Lonaburgi, occupe un poste clé pour les transports en commun avec l'hinterland.

A partir de Voss, le NSR, Norwegian State Railway, assure trois importantes liaisons qui sont en même temps l'occasion idéale de découvrir entièrement cette magnifique contrée, par le biais des transports en commun. Une excursion d'un jour, consistant à rejoindre Gudvangen par autobus et Flåm par bateau avec retour à Voss par le train, comporte, pour la dernière partie, la Flåmsbana, célèbre en Norvège et en Scandinavie et reconnue pour ses merveilleuses richesses naturelles comme un des plus beaux trajets. Une deuxième possibilité est offerte : partir de Voss et rejoindre par autobus Kvandall, Utne et Ulvik.

A cette occasion, changer de bus et prendre la correspondance adéquate ne posent aucun problème étant donné que non seulement les touristes curieux se voient offrir la chance de profiter pleinement de toutes les beautés de la contrée, mais qu'en outre toutes les correspondances sont toujours assurées. Troisième possibilité encore :

Tram à Oslo.



«Utsikten»
(Gaular Mountain-road)
(Photo «Norway Travel
Association»)

un réseau très développé

faire une excursion par bus et bateau vers Sognefjord, Vangsnes et Balestrand. Les trois possibilités sont vivement conseillées.

Le trajet Voss - Odda par autobus a été interrompu entre Kvandall et Kinsarvik pour une promenade en bateau au milieu des fjords. En dépit du fait que nous ayons eu affaire à trois sociétés différentes et malgré un petit quart d'heure de retard, tout a été comme sur des roulettes.

Pour le trajet Odda - Bø, qui compte pas loin de 200 km, nous avons reçu l'aide du VTB — Vinje Tourist Bus, qui a mis à notre disposition un autobus express. Ce fut un fantastique voyage de découverte qui nécessita plusieurs heures. Cette fois encore, les sièges n'étaient disposés que dans le sens de la marche, l'autobus offrant d'autre part une large place pour les bagages et assurant en outre un service postal. A hauteur de Solfonn dans le Haukelister, on a la chance de pouvoir jouir du paysage, mais surtout de savourer une délicieuse tasse de café. A Vinje, l'autobus fait halte près du Vinjehotel où l'on peut en profiter pour dîner, tandis que, avant d'arriver à Bø, une pause réconfortante est encore prévue à Seljord. Bref, une excursion d'une durée de 6 heures à travers le cœur de la province de Telemark, qui nous réserva un enchaînement de surprises et ce, pour quelques dizaines de couronnes environ.

A Bø, nous avons abandonné les transports en commun pour rejoindre Skien via Gautefall et Kragerø et partir de là en train pour Oslo. N'avez toutefois aucune crainte, ce ne sont pas les liaisons qui manquent à Bø, il en existe même d'excellentes pour rallier Skien, que ce soit par train, par bateau ou par autobus. La capitale de la province de Telemark, Skien, est principalement connue comme étant le lieu de naissance d'Ibsen, mais également comme le point d'aboutissement des canaux de Telemark qui, entre Skien et Dalen, s'étendent jusqu'au milieu de la Norvège sur une distance de 85 miles. Le trajet effectué sur le célèbre bateau Victoria, déjà en service depuis des dizaines d'années, mais qui est toujours un exemple de robustesse, dure toute une journée.

De Skien, vous avez le choix par train entre la ligne Notodden-Kongsberg-Drammen-Oslo et la ligne Larvik-Sandefjord-Holmestrand-Drammen-Oslo.

Nous avons opté pour cette dernière, principalement pour mieux découvrir le fjord d'Oslo. Tout comme entre Bergen et Voss, nous avons eu droit à des sièges très confortables. Le prix d'un ticket de 2e classe valable sur ce trajet de plus de 200 km, est de 97 couronnes, soit à peine 700 F.

Les adultes voyageant en groupe ne paient toutefois que 43 couronnes,

tandis que le prix maximum pour les enfants s'élève à 30 couronnes. Ailleurs en Norvège, en tant qu'adulte voyageant en groupe, vous bénéficierez également de fortes réductions sur les bateaux, dans les bus ou les trains, ce qui rend les transports en commun très avantageux.

A Oslo, la capitale, le choix ne manque pas entre autobus urbains et trams. Ces derniers, malgré leur aspect un peu démodé, ne continuent pas moins de faire preuve de leur fiabilité. Entre Oslo et les lignes du Nord reliant Bodø et Trondheim, existent les lignes de Dovres, Røros et Ramma qui sont réputées pour leur extrême efficacité et sont, par conséquent, très appréciées.

En Norvège, les transports en commun sont non seulement bien structurés, mais les liaisons également bien assurées, même avec les sociétés concurrentes. Le bilan de notre voyage fut tellement positif, que nous ne pouvons que souscrire au slogan souvent cité, invitant à découvrir la Scandinavie par les transports en commun.

R. van Hoof

LE PARC D'AUTOBUS de la S.N.C.V. Véhicules mis en service en 1981

Ont été mis en circulation en 1981 :
181 autobus STANDARD Van Hool - A 120 (dont 155 avec moteur Daf de 151 kW (205 ch.) et 26 avec moteur Man de 177 kW (240 ch.) ;

15 autobus STANDARD sur châssis Mol et carrossés par Jonckheere (moteur Mercedes de 147 kW (200 ch.) ;

56 autobus articulés Van Hool - AG 280 (moteur Man turbocompressé de 206 kW (280 ch.) ;

3 citybus Van Hool - AU 138 (moteur Man de 105 kW (142 ch.) ;

3 citybus sur châssis Mol et carrossés par Jonckheere (moteur Cummins de 123 kW (168 ch.).

Au 31 décembre 1981, notre parc d'autobus comptait 2.559 véhicules.

Font partie des perspectives pour l'année 1982 les fournitures et mises en service suivantes :

10 autobus STANDARD sur châssis Mol et carrossés par Jonckheere (moteur Mercedes de 147 kW (200 ch.) ;

72 autobus STANDARD Van Hool - A 120 (moteur Daf de 151 kW (205 ch.).

LES PETITS TRIANGLES BLANCS ET LES LIGNES D'ARRÊT

Les petits triangles blancs.

Les petits triangles blancs, bien alignés comme des fanions sur la chaussée, sont devenus très familiers aux conducteurs. Mais leur signification exacte est-elle parfaitement connue pour autant ?

En réalité, ils indiquent l'endroit où les conducteurs doivent (si c'est nécessaire) s'arrêter pour céder le passage en vertu d'un signal BI (triangle sur pointe).

Les lignes d'arrêt.

Ce sont ces lignes blanches continues, tracées perpendiculairement au bord de la chaussée et qui indiquent l'endroit où les conducteurs doivent obligatoirement marquer l'arrêt imposé par un signal STOP (la même règle vaut pour un signal lumineux).

Attention : les lignes d'arrêt, ainsi que les petits triangles blancs, ne sont pas obligatoirement tracés. Dans ce cas, où marquer l'arrêt ? Il est nécessaire de le faire à l'endroit où l'on a la meilleure visibilité sur l'autre route : il faut bien voir venir les conducteurs prioritaires et on peut donc au besoin dépasser le STOP ou le triangle sur pointe.

Attention ! La règle n'est pas la même que pour un signal lumineux : en l'absence d'une ligne d'arrêt, on ne peut jamais franchir le signal lumineux lui-même.

(Via Secura)

Quelques chiffres (début 1981).

Population de la Norvège :
4.081.000 habitants.

Population d'Oslo :
454.000 habitants.

Longueur totale du réseau ferroviaire : 4.242 km, dont 2.443 km électrifiés.

Transport en 1980 :
voyageurs (en milliers) : 37.948
(35.422 en 1979) ;
voyageurs/km (en millions) :
2.393,5 (2.265 en 1979).

Longueur des lignes de tram (uniquement à Oslo et Trondheim, les autres villes sont trop petites pour permettre une exploitation en tram) : 44 km.
Longueur du métro (Oslo) :
35 km.

Longueur des lignes d'autobus :
1.094 km.

Nombre de voyageurs transportés (en milliers) :
lignes de tram : 27.618
métro : 39.408
autobus : 50.948

LE TRAIN LE PLUS RAPIDE AU MONDE ROULE ACTUELLEMENT EN FRANCE

Avec les Shinkansen, les Japonais détenaient jusqu'à présent les trains les plus rapides au monde, mais depuis peu, la France leur a ravi la première place grâce à la mise en service du TGV, le Train à Grande Vitesse, qui parcourt actuellement treize fois par jour la distance entre Paris et Lyon sur une voie spécialement aménagée à cet effet.

Les voyageurs sont transportés vers leur destination à une vitesse de 260 kilomètres à l'heure. Avec un train ordinaire, il faut compter trois heures et cinquante minutes pour parcourir la distance entre Paris et Lyon, avec le TGV, deux heures et quarante minutes suffisent actuellement. Et lorsqu'en 1983 tout le trajet sera achevé, il ne faudra plus compter que deux heures environ.

L'accès au TGV n'est autorisé qu'aux personnes qui en ont fait préalablement la réservation. Celle-ci peut éventuellement s'effectuer par le biais de distributeurs automatiques disposés dans les gares. Via le système «Ré-séda» (Réservations sud-est sur demande d'admission), on peut réserver une place assise (les places debout ne sont pas admises) entre une heure et trois minutes avant le départ d'un TGV.

En première classe, des repas sont servis sur place à des heures déterminées. Les autres voyageurs ont la possibilité de se rendre au bar où sont vendus également boissons et sandwiches. Une filiale de la Compagnie Internationale des Wagons-Lits, communément dénommée «Service 260», espère écouler annuellement 750.000 repas, 200.000 petits déjeuners, 6,5 millions de boissons, 1,5 million de tasses de café et 2,5 millions de sandwiches.

Ces chiffres vous paraissent peut-être élevés, mais la S.N.C.F. estime qu'en 1984 environ dix-sept millions de voyageurs seront transportés sur la ligne Paris-Lyon, Mer Méditerranée, ce qui représente quatre-vingts pour cent de l'ensemble du trafic sur cette route. On s'attend en effet à ce que beaucoup d'automobilistes optent pour ces trains ultra-rapides (trois millions en 1984) et à ce qu'un nombre important de passagers aériens donnent également la préférence au TGV (soit vers 1984, de 1,5 à 2 millions).

Vitesse max. des Shinkansen en service commercial : 210 km/h.

Le 26.2.1981, la rame TGV de série n° 16 a battu le record du monde de vitesse sur rail : 380 km/h !

Places offertes : 386 (111 en 1ère cl./275 en 2e cl.).

Longueur de la rame : 200 m.

Poids à vide : 386 t.

Puissance : 6.450 kW.



T.G.V. 1ère classe



Le Service Commercial et des Relations Publiques met en vente un poster consacré à la motrice articulée circulant à la Côte et à Charleroi.

Ce poster a été dessiné par un spécialiste et tiré aux dimensions 70 cm x 50 cm ; il peut être obtenu :

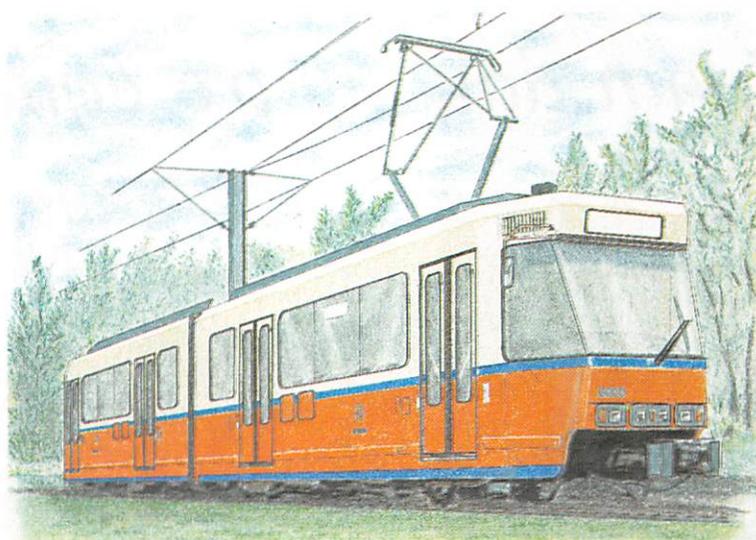
1) soit directement au bureau du Service Commercial et des Relations Publiques, rue de la Science 14 à 1040 Bruxelles, contre paiement de 80 F ;

2) soit par la poste, exclusivement en versant la somme de 100 F (80 F + 20 F pour frais d'emballage et de port) au C.C.P. n° 000-0003227-26 de la S.N.C.V., 1040 Bruxelles, en mentionnant le motif du versement (pas de chèque, S.V.P.).

Pour les envois à l'étranger, le prix du poster sera de 100 F, tous frais compris.

A cause de frais d'encaissement trop élevés, la S.N.C.V. refusera systématiquement tout paiement par chèque, émanant de l'étranger.

NOUVEAU ! la s.n.c.v. édite un poster



LIVRES ET REVUES

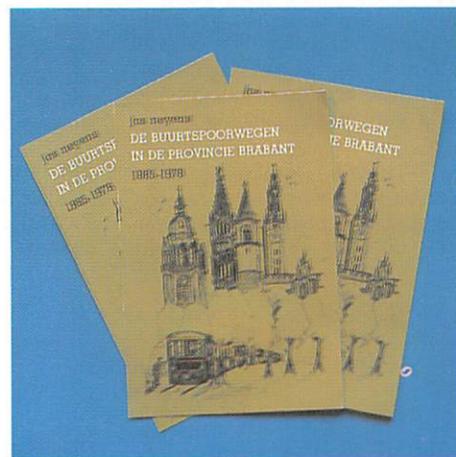
«DE BUURTSPORWEGEN IN DE PROVINCIE BRABANT 1885 - 1978» PAR JOS NEYENS

En mai prochain paraîtra de cet auteur une cinquième monographie consacrée à l'histoire des Chemins de fer vicinaux. Elle aura pour titre «De Buurtspoorwegen in de Provincie Brabant 1885-1978».

Une foule de données concernant l'évolution du réseau des chemins de fer vicinaux dans la province, depuis l'ouverture de la première ligne de tramway à vapeur jusqu'à la disparition des derniers services électriques, ont

été rassemblées dans cette monographie. Le dernier chapitre, consacré au Musée du tram de Schepdaal, donne une description des bâtiments et dépendances ainsi qu'une énumération du matériel exposé. M. G. Peerts, Directeur régional à la S.N.C.V., Groupe du Brabant, a bien voulu préfacier cet ouvrage.

Le livre relié comprendra ± 150 pages, 40 illustrations et 3 cartes. Coût : 525 F (550 F pour l'étranger). Ce montant peut être versé au C.C.P. n° 000-0519565-33 de Jos Neyens, Antwerpsesteenweg 10, 2800 Malines.



«LE TRAMWAY VICINAL DANS L'EST ET LE SUD DU BRABANT EN IMAGES» ET «LE TRAMWAY VICINAL BRABANTOIS EN IMAGES» PAR A. VER ELST

La liste des albums de trains, trams et autobus constitués par cet auteur ne fait que s'allonger. Ils sont tous édités, dans le format oblong bien connu, par l'«Europese Bibliotheek», Zaltbommel (Pays-Bas).

Les centaines de vieilles photos rassemblées dans ces brochures apportent une note de romantisme et de nostalgie. On y voit défiler la vie de tous les jours telle qu'elle se déroulait à «une époque lointaine», c'est-à-dire dans les années 1880-1930, quoique des photos plus récentes y soient parfois également reprises.

Prix par album : 500 F. En vente auprès de la Standaard Uitgeverij, Kapelanielaan, 6, 2698 Tielrode (tél.: (031) 71.09.17).

le pain dans notre équilibre alimentaire

(Suite du n°. 216)

Le pain, lorsqu'il est gris ou complet, offre encore un autre avantage : le son qu'il contient constitue un apport en fibres non négligeable. Pour les céréales, le son est formé des enveloppes extérieures du grain. Les fibres, ou son, ne sont pas énergétiques pour l'homme, mais elles sont intéressantes de par leur propriété d'absorber beaucoup d'eau, de gonfler et ainsi d'assurer un volume suffisant au bol fécal. Le son assure donc en outre un bon transit intestinal.

Des recherches récentes en toxicologie révèlent également que les fibres (son) joueraient un rôle efficace dans la lutte contre le cancer du colon car elles diminuent le temps de contact entre les produits cancérigènes et la muqueuse intestinale.

Pour toutes les raisons évoquées, les nutritionnistes et les diététiciens conseillent de consommer un pain gris ou complet. Le pain sera accompagné

de viandes maigres, de poissons et de fromages. Le pain sera peu salé et dans ce domaine, le Ministère de la Santé Publique a modifié la loi : à l'heure actuelle, notre pain peut contenir 1,3 g de sel par 100 g de partie comestible. Le goût du pain gris ou complet peu salé est mieux accepté que celui du pain blanc. De plus, le pain gris est une excellente source de vitamines du groupe B, facteur indispensable à la vie.

Pourquoi mangeons-nous moins de pain ?

Il y a quelques années, on a fait une très mauvaise publicité contre la consommation du pain en affirmant que le pain «fait grossir». Bien sûr, le pain est un aliment énergétique, mais pour qu'un régime amaigrissant reste équilibré, et ne soit donc pas nuisible au maintien de la santé, il faut conserver une certaine quantité de céréales dans l'ali-

mentation, et ces céréales peuvent être présentes sous forme de pain. Si l'on veut maigrir, il faut avant tout supprimer les calories superflues, à savoir les aliments n'apportant que des sucres ajoutés et les graisses.

Il est vrai qu'un souci du consommateur est de manger du bon pain, et il a très souvent l'occasion d'être déçu ! Heureusement, des initiatives heureuses voient le jour : faire son pain en famille avec une farine complète, des artisans boulangers nous présentent des pains complets cuits au four sur briques réfractaires, peu salés et de très bon goût.

En conclusion, nous disons que le pain, de préférence gris ou complet, doit «REDEVENIR» l'aliment de base du petit déjeuner, des collations et du casse-croûte et il serait souhaitable qu'il devienne de plus en plus agréable à consommer. Le pain doit avoir une croûte croustillante et dorée, une mie bien

aérée et sentant bon la farine. Il doit se consommer frais ou rassis, avec autant de plaisir, mais sans abus.

Le pain ne constitue pas seulement l'élément de base de notre équilibre nutritionnel, mais il est aussi le principal facteur de l'équilibre sensoriel qui est le goût de la nourriture. Il apporte une partie des éléments nobles indispensables à la croissance, à l'équilibre alimentaire et au maintien de la santé, à un prix de revient accessible à toutes les bourses !

*

En résumé, nous pouvons dire que le pain, qui est riche en amidon, nous apporte des glucides nécessaires à notre équilibre alimentaire. Toutefois, il faut noter que d'autres aliments jouent un rôle identique, à savoir les céréales, la farine, les pâtes alimentaires, le riz, la pomme de terre.

SOLUTIONS N° 216

JEU N° 1 :

LAITUE
GRIFFE
JUMEAU

JEU N° 2 :

PANSE
BONNET
FEUILLET
CAILLETTE

JEU N° 3 :

CHUTES VICTORIA : Zambie ± 120 m.

VESUVE : Italie ± 1.270 m.

YOSEMITE : Californie, Etats-Unis.

Ont obtenu 5 points :

BUFFIN J.-Cl. 11 1/2 ans - Charleroi / BRASSELET Sam. 11 ans - Profondeville / CARLIEZ Annie 14 ans - Biaregnies / DEGEE Philippe ? ans - Grivegnée / DELHAYE Nath. 13 ans - Haine-St-Pierre / HENRY Nat. 14 ans - Gembloux / JOACHIMS Marc 12 ans - Hognoul / MASSON Didier et Pascal 15 et 10 ans - Braine-l'Alleud / PANIS N. 11 ans - Awans / PANIS Nath. 10 ans - Awans / VERSAEVEL Conny 15

ans - Ostende / LAURENT Jos. 9 ans - Spy / MICHEL Col. 13 ans Flémalle / LAENEN Phil. et Laurent 11 et 9 ans - Hamois.

Ont obtenu 4 points :

COSEMANS Miet et An 15 et 8 ans - Diepenbeek.

Ont obtenu 3 points :

DECAP Tanja 14 ans - St-Nicolas / POPPE Georges ? ans - Hamme / MEULEMANS Els 14 ans - Tirlemont.

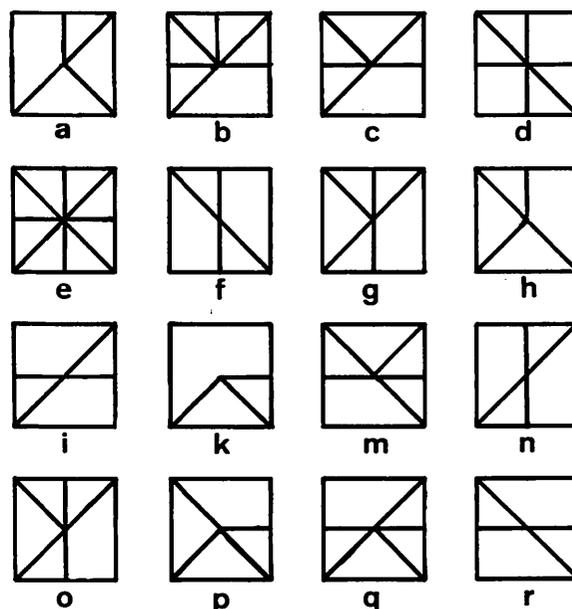
★

JEU N° 1 :

L I N E G L U A
I E G A A R E N
E L O M C E A N

Pouvez-vous en mettant les 8 lettres dans le bon ordre reconstituer 3 noms d'animaux ou insectes.

JEU N° 2 :



Trouvez les 2 carrés semblables dans le dessin ci-dessus.

Vite, au plus tard pour le 20 mai 82, 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.

SOIGNEZ VOS PNEUS

Beaucoup de caravanes et remorques auront passé les mois d'hiver dans un garage après avoir voyagé peut-être pendant des centaines de kilomètres la saison dernière.

L'on oublie facilement de faire la vérification des pneus. L'on croit en effet que ce n'est pas nécessaire, qu'ils sont en bon état... jusqu'à ce qu'ils accusent une défaillance. Ces quelques centimètres carrés de caoutchouc qui maintiennent votre caravane ou votre remorque sur la route, subissent beaucoup de contraintes sur les mauvaises routes, par temps chaud et dans des conditions de chargement et de pression excessives.

Donc si vous voulez être prêt pour les vacances d'été, pensez à vos pneus.

En premier lieu il faut songer au choix des pneus. Ce choix n'est pas compliqué mais doit être correct pour rendre le remorquage et les vacances plus agréables et plus sûrs.

Il ne faut pas utiliser des chapes avec dessin pour la traction ou pour l'hiver ; les pneus normaux avec dessin pour autoroute conviennent mieux.

Il n'est pas indiqué d'utiliser simultanément des pneus radiaux et des pneus en biais pour votre voiture ; de même il n'est pas indiqué de les utiliser simultanément pour votre caravane ou votre remorque. Pour des raisons de sécurité, utilisez soit des pneus en biais ou des pneus radiaux sur le même essieu.

Les pneus radiaux sont conçus en premier lieu pour assurer la traction, la vitesse et les longues distances pour un puissant véhicule. Et tandis que les parois latérales flexibles des pneus radiaux contribuent à un meilleur refroidissement sur une voiture ils peuvent occasionner une trop grande oscillation latérale pour une caravane ou une remorque lourdement chargée. Les pneus en biais d'autre part, résistent à cette oscillation latérale parce qu'ils ont des parois latérales moins flexibles et ils sont le plus souvent moins coûteux.

Si vous devez utiliser un pneu de rechange qui entraîne un mixage de types de pneus (pneus en biais d'un côté et pneu radial de l'autre côté), conduisez prudemment jusqu'à ce que vous ayez l'occasion de replacer le pneu correct.

Les ennuis sur la route peuvent souvent être imputés à :

- tiges de soupape détériorées de la chambre à air ou des pneus sans chambre à air ;
- jantes fêlées ou rouillées.

Les caravanes et remorques sont exposées aux intempéries la plus grande partie de l'année et la rouille peut attaquer les jantes. Une surcharge accidentelle peut voiler ou fêler la jante ;

- parois latérales détériorées ou pneu fêlé ;
- les pneus sont exposés aux intempéries et peuvent souvent se dégonfler sous la charge.

Le caoutchouc sous tension peut plus facilement encourir des coupures et est en plus sensible aux altérations. Les pneus modernes ont été développés pour résister aux intempéries mais doivent être protégés dans des conditions difficiles.

Des exemples typiques consistent à couvrir les pneus contre le rayonnement extrême du soleil et à enlever la charge des pneus lorsque la caravane ou la remorque est remise pour l'hiver. Ces deux précautions ne sont pas nécessaires dans des conditions normales mais il est utile de les rappeler comme moyen de protection contre la détérioration dans des conditions atmosphériques extrêmes.

REMISAGE PROLONGE

Lorsque les caravanes et remorques sont restées inutilisées durant de longues périodes, il est utile d'enlever les pneus des jantes et de les vérifier à l'intérieur et à l'extérieur pour voir s'il n'y a pas de défauts.

Le conducteur de caravane prudent fait vérifier soigneusement par le centre de service des pneus local, la condition de tous les pneus et de toutes les roues avant de prendre la route. Lors des inspections techniques des pneus et des roues, dans les centres-services de pneus, il est utile de faire également les vérifications suivantes :

- s'assurer que la roue et le pneu de rechange sont en bonne condition et ce dernier convenablement gonflé, que les soupapes et les tiges de soupape ne sont pas détériorées et que les chapeaux de soupape sont bien fixés pour empêcher l'entrée de la poussière ;
- s'assurer que le cric fonctionne correctement et est à même de soulever la caravane chargée en cas de besoin ;
- s'assurer que la batterie de la voiture est en bonne condition. Beaucoup de caravanes empruntent l'électricité pour

leurs phares et lumières à la batterie de la voiture, ce qui constitue une charge supplémentaire pour celle-ci.

Au cours des mois d'inactivité de l'année :

- les pneus doivent être maintenus propres et lavés à l'eau et au savon. Ne jamais utiliser un détergent parce que certaines matières chimiques bio-dégradables attaquent le caoutchouc ;
- les pneus qui ne supportent pas de poids, ne doivent pas garder la pression de gonflement utilisée en service.

Assurez-vous que les pneus sont à l'écart de l'huile, de la graisse, des moteurs électriques, des générateurs ou appareils de soudage, lorsqu'ils sont remisés, parce que ceux-ci peuvent contribuer à endommager les composantes du caoutchouc. Faites attention à toute usure de pneu inusuelle par suite d'un défaut d'alignement de la caravane ou la remorque.

ALIGNEMENT

Lorsque l'axe de la caravane est mal aligné, les pneus ne seront pas en alignement avec le véhicule de traction et seront déportés vers le bord de la route. D'autres causes possibles d'usure excessive des pneus sont :

- un chargement non équilibré,
- un essieu plié ou endommagé,
- l'angle d'amarrage.

L'augmentation de la charge à l'arrière du véhicule par l'addition d'une caravane ou d'une remorque peut augmenter l'angle de parallélisme et modifier les conditions de conduite. Ceci peut souvent être amélioré en changeant la pression de gonflement des pneus. Demandez à votre centre-service de pneus de vous renseigner sur la pression de gonflement correcte pour vos besoins.

Tout comme pour votre voiture, il est essentiel de régler la pression de gonflement exacte pour vos pneus de caravane ou de remorque et il est d'importance vitale de connaître la pression pour le chargement envisagé.

En fait, la plupart des problèmes relatifs aux caravanes et remorques sont dus à la surcharge pour les voyages de vacances, ou au fait que la pression de gonflement n'a pas été augmentée pour compenser le chargement.

En général, les pressions doivent être supérieures à celles utilisées pour la voiture familiale pour des pneus de dimension similaire.

Vérifiez le tableau pour la pression correcte que vous devez utiliser ; si vous n'êtes pas sûr, consultez le centre-service de pneus autorisé.

Tout d'abord, recherchez le poids que doit supporter chaque pneu, en divisant le poids de charge totale de la caravane ou de la remorque par le nombre de pneus montés. Si vous utilisez des pneus du type pour véhicules à passagers, ajoutez 10 pour cent au poids de la charge, pour compenser les vents latéraux et la pression supplémentaire sur les pneus résultant des charges latérales.

La pression de gonflement peut être augmentée pour obtenir une plus grande stabilité, mais n'augmentez pas la charge.

Les conducteurs de caravane doivent également être attentifs à augmenter la pression de gonflement de leurs pneus de voiture.

PRESSION

Les informations concernant les pressions de gonflement recommandées pour les voitures ordinaires en cas de charge lourde ou de traction de remorque, sont immédiatement disponibles dans le manuel du véhicule.

Si les pressions de gonflement sont correctes, si les pneus et les jantes ont été mis au point et si les pneus sont de dimension suffisante pour le transport du chargement, il n'y aura pas de problèmes avec les caravanes ou les remorques autres que ceux résultant d'une vitesse excessive et des dangers de la route, toujours présents.

Avant de prendre la route avec la caravane, assurez-vous que votre chargement a été effectué de manière correcte et logique.

Un chargement déséquilibré peut provoquer une contrainte supplémentaire sur un pneu, ne permettant qu'une dérive réduite en cas d'urgence.

Il faut surveiller soigneusement et corriger toute distribution de charge déséquilibrée avant de calculer la pression de pneu requise pour chaque roue.

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



RECRUTEMENT

ADMINISTRATION CENTRALE

Bausiere L., rédacteur
Demotte G., rédacteur
Blanckaert E., ouvrier

ANVERS

Schoenmaekers J., mécanicien
Vandewalle B., cond.-rec. AB

FLANDRE ORIENTALE

Gistelincq E., mécanicien
Temmerman R., soudeur autogène
Van Verdegem W., cond.-rec. AB

HAINAUT

Adant E., mécanicien
Desrumaux M., mécanicien
Duquesne C., soudeur autogène
Lucas J.-L., cond.-rec. AB
Wery J., tourneur
Cantigniaux A., mécanicien
Catherine E., cond.-rec. AB
Dubois G., cond.-rec. AB
Tourtois P., mécanicien

NAMUR-LUXEMBOURG

Bay R., cond.-rec. AB
Guelenne F., cond.-rec. AB

LIEGE

Derydt F., cond.-rec. AB

BRABANT

Vander Syten E., cond.-rec. AB
Remmerie L., rédacteur
Barridez A., cond.-rec. AB
Hemeleers D., mécanicien
Hernaut R., mécanicien
Van den Bogaert D., mécanicien
Willems W., cond.-rec. AB

LIMBOURG

Vos L., cond.-rec. AB
Van Ormelingen D., cond.-rec. AB

FLANDRE OCCIDENTALE

Bevernagie M., ouvrier
Vanroose M., ouvrier qual.
Vantomme D., mécanicien



MUTATIONS

HAINAUT

Petit J., rédacteur

LIEGE

Lassance G., cond.-rec. AB



MARIAGES

ADMINISTRATION CENTRALE

Van Beersel D. et Van Nieuwenhove O.
Driessens W. et Vanaudenaeren B.

ANVERS

Wuyts C. et Leuris R.

HAINAUT

Schiavon D. et Bougard K.
Meurant F. et Lantier M.
Vanderbeken D. et Monti R.
Anckaert C. et Dantoin N.

LIEGE

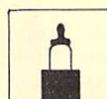
Franken R. et Gregoire D.
Honore E. et Jorssen M.-J.

BRABANT

Verreth G. et Verbiest M.
Delbaer J.-L. et Wantens M.
Swings R. et Meulemans D.
Vanstalle G. et Van Hoegaerden G.

FLANDRE OCCIDENTALE

Catry L. et Baekelandt P.



NAISSANCES

ADMINISTRATION CENTRALE

Koenraad chez Ghys D. (Beersel)

ANVERS

Ingrid chez Peeters P. (Pulderbos)
Sven chez Bertels L. (Edegem)
Tom chez Bonjean L. (Anvers)
Sara chez De Schepper R. (Schildre)
Jony chez Willekens V. (Turnhout)

FLANDRE ORIENTALE

Sofie chez Van Mele R. (Waasmunster)
Bart chez De Schrijver E. (Wichelen)
Jonas chez Depauw R. (Lokeren)
Olivier chez Eloy B. (Bachte-Maria-Leerne)
Markoent chez Bracke N. (Lochristi)
Bert chez Versweyvel L. (Gand)
Tom chez Vanderbeken A. (De Pinte)
Gert chez De Bruycker H. (De Pinte)

HAINAUT

Thomas chez Santagata V. (Courcelles)
Chrystelle chez Simonet V. (Houdeng-Goegnies)
Thomas chez Cauwenbergh D. (Gilly)
Séverine chez Demay C. (Tournai)
Fabrice chez Caudry R. (Merbes)
Olivier chez Blampain D. (Mont-sur-Marchienne)
Simon chez Wincq R. (Tournai)
Jonathan chez D'fontaine S. (Houdeng-Goegnies)
Céline chez Sauvage Y. (Marchienne)
Grégory chez Courtois G. (La Hestre)
Mélanie chez Bogaerts A. (Wasmes)
Olivier chez Salomez Cl. (Haine-St-Paul)
Ludvine chez Ochoginski Ch. (Merbes)
Guillaume chez Piette A. (Mouscron)
Grégory chez Coenen A. (Châtelineau)
Laurie chez Darigny L. (Fontaine-l'Évêque)

NAMUR-LUXEMBOURG

Nathalie chez Javaux G. (Attent)
Sophie chez Delpart A. (Florennes)
Nicolas chez Arnould M. (Vivy)
Ludovic et Vanessa chez Spiroux N. (Bonneville)
Jacky chez Pirot C. (Bouillon)
Virginie chez Meunier Y. (Franchimont)
Virginie chez Arrotin H. (Arlon)
Cédric chez Lockman F. (Houffalize)

LIEGE

Bénédicte chez Decaigny D. (Grâce-Hollogne)
Virginie chez Kempinaire C. (Hannut)
Natacha chez Jacques R. (Verlaine)
Aurore chez Neuville A. (Clavier)
Nancy chez Vanemelen F. (Oupeye)
Sandrine chez Luszezek C. (Soumagne)
Christophe chez Laurent M. (Fexhe-Le-Haut-Clocher)

BRABANT

Lies chez Van Craenenbroeck L. (Wambeek)
Xavier chez Chapelle J.-M. (Braine-l'Alleud)
Heidi chez Engels A. (Evere)
Gunther chez Appelmans J. (Buizingen)
Thibaut chez Wilmart A. (Incourt)
Anne chez Van Opdenbosch F. (Roosdaal)
Kristien chez Wauters L. (Sint-Pieters-Leeuw)
Els chez Jacobs J. (Zemst)
Joeri chez Verbruggen J. (Diegem)
Koen chez Tielemans F. (Roosdaal)
Ariane chez Beelen F. (Heverlee)
Nik chez Dewil E. (Zaventem)

LIMBOURG

Jim chez Ombelets L. (Hasselt)
Sarah chez Daniels R. (Peer)
Mieke chez Vermeulen A. (Maaseik)
Anouk chez Meex J. (Lanaken)
Tom chez Geusens L. (Genk)
Nele chez Geusens R. (Genk)
Illona chez Verstrepren J. (Lanaken)

FLANDRE OCCIDENTALE

Frederik chez Ballière J. (Dixmude)
Kris chez Vansevenant D. (Oudenburg)
Hanne-Lore chez Lernout W. (Wervik)
Kris chez Portier D. (Koksijde)



RETRAITES

Années
de service

ADMINISTRATION CENTRALE

Moonens J., sous-chef de bureau 41
Barbier Ph., ingénieur en chef 36
Roels E., sous-chef de bureau-
contrôleur 40

ANVERS

Geerts V., ouvrier qual. 30
Wils J., cond.-rec. AB 30

FLANDRE ORIENTALE

De Meester G., cond.-rec. AB 41
Landuyt C., cond.-rec. AB 32
Van den Steen A., cond.-rec. AB 40

HAINAUT

L'Hoir G., receveur 29
Maroquin R., aubettier 28
Savoie A., ouvrier qual. 30
Waucquier E., 1er ouvrier qual. 36
Bertuille A., Cond. AB 28
Beaufays C., ouvrier qual. 32
Canivet A., chef piocheur 35
Guignet A., receveur 25
Lejeune A., receveur 30
Loiselet M., ouvrier qual. 32
Stassin G., cond. él. 31

NAMUR-LUXEMBOURG

Thiry F., 1er ouvrier d'élite 35
Chantraine J., cond.-rec. AB 12

BRABANT

Leclercq A., 1er ontrôleur 43
Van Langenhoven G., cond.-rec. AB 35
De Bontridder J., cond.-rec. AB 37
De Reymaeker H., cond.-rec. AB 35
De Vriendt J., cond.-rec. AB 37
Pieret C., ouvrier d'élite 36
Piron M., cond.-rec. AB 19
Stuyvers A., brigadier 34
Van Impe J., chauffeur 35
Verheyden M., cond.-rec. AB 35

LES LONGUES CARRIERES



E. Dehon
Hainaut
du 2.8.1945
au 1.3.1981



A. Sambre
Brabant
du 2. 1.1942
au 30.11.1981



G. De Meester
Flandre orientale
du 17. 2.1941
au 6.12.1981



G.V. Langenhoven
Brabant
du 31.10.1946
au 13.12.1981



A. Canivet
Hainaut
du 8.5.1933
au 8.5.1968



F. Thiry
Namur-Luxemb.
du 17.9.1946
au 31.3.1981

BA/GS, est décédé inopinément le 6 janvier 1982.

Né le 23.10.1918, il était entré en service à la Société le 1.6.1943 en tant que contrôleur. Nommé contrôleur sélectionné le 1.1.1951 il fut promu contrôleur principal le 1.1.1957 et sous-chef de bureau-contrôleur le 1.1.1960.

M. Legrelle, qui avait travaillé auprès de plusieurs directions, était un homme de devoir.

Ses collègues en garderont un bon souvenir.

ANVERS

Eysackers F., cond.-rec. AB 45



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

ADMINISTRATION CENTRALE

Peeters V., rédacteur 72

ANVERS

Frans F., cond.-rec. AB 71
Vleugels F., cond. él. 76
Vancoille J., cond.-rec. AB 77
Deckx L., cond.-rec. AB 77

HAINAUT

De Herdt V., receveur 69
Bohy E., chef receveur 86
Baudvin P., receveur 60
Hanquet O., 1er ouvrier qual. 70
Mathieu O., cond. 81
Desier R., cond.-rec. AB 54
Adam R., brigadier 75

NAMUR-LUXEMBOURG

Ansiaux G., cond.-rec. AB 80
Deleuze A., ouvr. qual de 1ère cl. 67
Prignot D., cond.-rec. AB 78
François D., brigadier 83

LIEGE

Pellaers R., piocheur 75
Darimont R., cond.-rec. AB 68
Benaets C., cond.-rec. AB 63
Hansenne J., cond. él. 89

BRABANT

Van Rode F., ouvrier qual. 96
Gelenne P., chef de mouv. de 2e cl. 72
Doms A., ouvrier qual. de 1ère cl. 77
Coomans F., cond.-rec. AB 68
Tiels R., piocheur 66
Vancrickinge J., chef receveur 79
Duchateau J., ouvr. d'élite 73

LIMBOURG

Vandevoort J., ouvr. qual. 74
Timmers J., ouvr. qual. de 1ère cl. 78

FLANDRE OCCIDENTALE

Wildeman C., cond.-rec. AB 78
Adam W., ouvr. qual. de 1ère cl. 77

UN JOUR OU UN WEEK-END D'EVASION

1er mai GENK A partir de 9 h, fêtes du 1er mai (marché annuel, foire commerciale, courses cyclistes, corso fleuri à 17 h, «tattoo» international et feu d'artifice, à 22 h).

1er mai RUSSON (Tongres) Jeu de Saint-Evermar, à 14 h.

1er-2 mai FRANCORCHAMPS Courses automobiles «Les Coupes Benelux».

7-16 mai BRUXELLES Palais du Centenaire: Expo Printemps 82 (salon de vêtements, lingerie, chaussures, maroquinerie, parfums, etc).

7-16 mai BRUXELLES Palais du Centenaire: Salon Délassement (livres, musique, photo-ciné, bricolage, jeux et jouets).

9 mai YPRES Fête des chats. Cortège à 15 h.

9 mai ZOLDER (Heusden-Zolder) Course automobile: Grand Prix de Belgique. Formule 1.

16 mai MALINES Procession Notre-Dame de Hanswijk, à 14 h.

16 mai NIEUPORT Cortège des Sorcières, à 15h30.

20 mai BRUGES Procession du Saint-Sang, à 15 h.

20-23 mai LOUVAIN Fêtes de la bière.

29 mai-13 juin ANVERS 19e Foire commerciale internationale.

30-31 mai HAMONT 11e Concours international de musique (harmonies).

31 mai ECAUSSINNES Goûter matrimonial. Grand cortège. Spectacle avec de nombreuses vedettes.

31 mai SOIGNIES A 6 h, grand tour de Saint-Vincent (12 km). Grand cortège historique et religieux retraçant les différentes phases de la vie de Saint-Vincent, à 11 h.

6 juin HOOGSTRATEN Procession du Saint-Sang, à 11 h.

6 juin MONS Procession multiséculaire du Car d'Or et le «Lumeçon», combat légendaire entre St-Georges et le dragon, à partir de 10 h.

6 juin RENAIX Le «Fiertel» ou procession de Saint-Hermès sur un parcours de 32 km autour de la ville, dès 7 h.

11-13 juin FRANCORCHAMPS Courses automobiles: Grand Prix de Formule 2.

12-13 juin HASSELT Rallye automobile international: «Les 12 heures de Hasselt», à partir de 8 h.

12-13 juin TOURNAI Journées des 4 cortèges.

19-20 juin OOSTDUINKERKE Fêtes de la crevette. Le 20, à 16 h, cortège; de 10 à 17 h, marché des pêcheurs.

23-26 juin VIELSALM Marche du souvenir et de l'amitié.

24-27 juin SPA 19e Festival international de la chanson française.

25-27 juin YPRES Rallye automobile: «Les 24 heures d'Ypres».

26-27 juin - 1er juillet LIEGE Fête populaire de la Commune libre de Saint-Pholien-des-Prés. Le 27, procession, défilé des géants du Pays de Liège. Foire de la gastronomie.

NECROLOGIE

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

AGENTS EN SERVICE

Age

ADMINISTRATION CENTRALE

Legrelle A., sous-chef de bureau contrôleur 63

Décès de
M.A. Legrelle, sous-
chef de bureau-
contrôleur

M. Auguste Legrelle, sous-chef de bureau-contrôleur au service

*Chauffeur !
Soucieux du confort de vos clients, permettez-leur de prendre place dans votre bus, lorsqu'il stationne au terminus.*

En cas de stationnement prolongé, l'accès au véhicule pourrait se faire 10 minutes avant le départ.

(R.G.E. art. 33)

LES 75 ANS D'EXISTENCE DU SERVICE DES AUTOMOBILES POSTALES SUISSES

Il y a maintenant 75 ans que le service des automobiles postales a pris la relève des diligences en Suisse.

Les 1.300 véhicules jaunes ceinturés de rouge des P.T.T. suisses parcourent chaque année 45 millions de km sur 7.600 km de lignes, assurant le transport de 63 millions de navetteurs et de touristes entre 6.500 stations et arrêts.

C'est aussi eux qui véhiculent sur leurs lignes le courrier et les gros colis.

Les P.T.T. suisses sont également responsables des télécommunications, des installations de radio et de télévision ainsi que des comptes de chèques postaux. Ceux-ci leur permettent le financement économique d'une infrastructure moderne basée sur la solidarité nationale, infrastructure parfois proche de l'impossible à cause du relief très accidenté du pays.



LE «NEDERLANDS SPOORWEGMUSEUM».

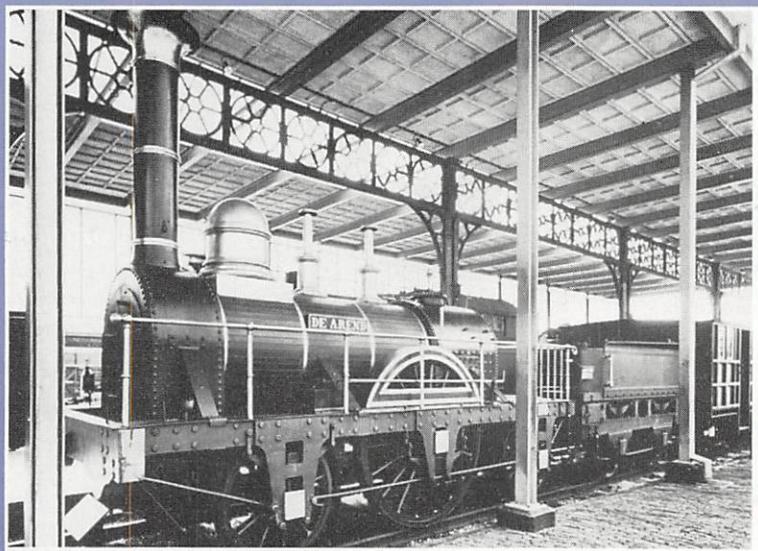
Fondé en 1927, le «NEDERLANDS SPOORWEGMUSEUM» (Musée des Chemins de fer hollandais) a été hébergé dans les bâtiments de la gare d'Utrecht, bâtiments datant du 19^e siècle et situés Johan van Oldenbarneveltlaan.

Les bâtiments mêmes renferment aussi bien l'histoire que les développements plus récents de plus de 140 ans de transports ferrés hollandais, le tout étant illustré par un grand nombre de représentations, d'objets et de modèles ainsi que des maquettes et de «vraies» installations.

La collection unique «grandeur nature»

de matériel roulant ferré (trains et tramways) est disposée — pour la plupart sous abri — le long des quais du musée entre lesquels passent régulièrement les trains contemporains des chemins de fer hollandais, ce qui donne au musée une dimension supplémentaire.

L'intention est d'agrandir le Musée des Chemins de fer en un musée où le visiteur pourra se faire une idée du développement de l'ensemble des transports en commun aux Pays-Bas. Le premier résultat de cette extension future a été l'acquisition, il y a quelques années, d'un trolleybus d'Arnhem. Bientôt suivront des représentants plus historiques d'autres moyens de transports en commun non liés au rail.



Le Saviez-vous ?

BILAN POSITIF POUR LE «LONDON TRANSPORT».

Au cours de l'année 1980, le «LONDON TRANSPORT» a augmenté ses services d'autobus et de métro par rapport à 1979 et son exercice s'est soldé par un excédent de 82,1 millions de F.

Les autobus ont en effet parcouru au total 278 millions de km, soit un accroissement de 13 millions de km par rapport à 1979, tandis que les rames de métro effectuaient 48 millions de km, soit une amélioration de 1,6 million de km. Le métro a, pour sa part, atteint 48,4 millions de km-trains, soit 3 % de mieux qu'en 1979.

Le «London Transport» a également introduit deux nouveaux services d'autobus rapides reliant le principal aéroport de la capitale, Heathrow, au centre de Londres. Ces services, appelés «Airbus», sont assurés par des autobus à impériale adaptés au transport des bagages.

La «Senior Citizens' Railcard» créée par les chemins de fer britanniques pour les personnes de 3^e âge a par ailleurs été étendue aux trajets effectués par métro et permet aux dé-



Vous ?

tenteurs de cette carte de voyager au tarif unique de 20 pence. Enfin, le tarif modique de 25 pence a été introduit pratiquement sur tous les autocars suburbains, soit sur plus de 300 itinéraires.

Le «London Transport» espère maintenant transporter 10 % de voyageurs supplémentaires sur ses lignes d'autobus et de métro suite à l'introduction de tarifs réduits d'environ un tiers. C'est le «Greater London Council», organisme responsable du financement pour le «London Transport», qui a décidé de ces diminutions de tarifs. En ce qui concerne les autobus, Londres et sa proche banlieue ont été réparties en quatre zones. Le tarif est de 10 pence pour les courts trajets, de 20 pence à l'intérieur d'une zone, de 30 pence pour deux zones et de 40 pence pour trois ou quatre zones.

Le métro comporte, quant à lui, deux zones centrales avec des tarifs de 20 pence pour circuler au sein d'une même zone et de 30 pence pour deux zones. Pour les autres zones, des tarifs supérieurs mais réduits continueront à être appliqués.



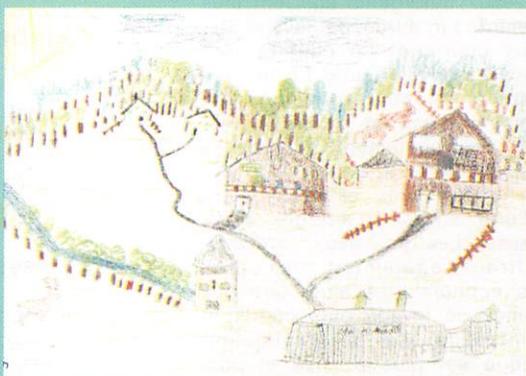
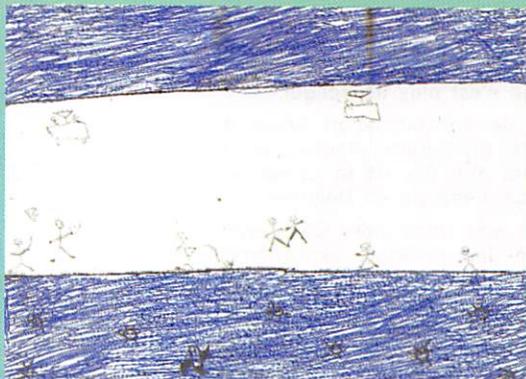
CONCOURS DE DESSINS «Directeur général HOENS»

Les prix du 12^e concours de dessins «Directeur général Hoens», réservé aux enfants de 6 à 12 ans qui séjournent dans une de nos maisons de vacances, ont été attribués pour la saison 1981 à :

- Carli Bruna, fille de B. Carli, ayant résidence administrative à Liège St-Gilles ;
- Pussemier Griet, fille de H. Pussemier, ayant résidence administrative à Destelbergen ;

- Daese Giovanni, fils de W. Daese, ayant résidence administrative à l'Administration centrale ;
- Daese Antonella, fille de W. Daese, ayant résidence administrative à l'Administration centrale.

Nous félicitons de tout cœur les lauréats, à qui un cadeau a été envoyé, et souhaitons déjà beaucoup de succès aux participants au concours de 1982.



LE PROBLEME DE L'ENERGIE EN

MEILLEURE QUALITÉ DES APPAREILS MÉNAGERS AINSI QUE DES APPAREILS DE CHAUFFAGE ET MEILLEURE UTILISATION

L'importance dans notre société des appareils ménagers et des appareils de chauffage n'est plus à négliger.

La part de consommation totale des appareils ménagers électriques ne représente que 5% de la consommation totale d'énergie en Belgique.

Quoiqu'il soit donc hors de question d'obtenir des résultats sensationnels grâce à une économie en ce domaine, le budget du ménage peut être favorablement influencé par des éléments d'appareils permettant d'économiser l'énergie.

Les principes suivants peuvent être cités comme directives d'ordre général :

- le consommateur doit connaître à fond ses appareils ; il doit demander à un spécialiste (p. ex. le distributeur d'appareils électriques) de l'informer du fonctionnement de ceux-ci ; le mode d'emploi doit être lu attentivement ;

- les appareils eux-mêmes devraient être conçus de façon à consommer moins d'énergie encore (programmation électronique, touches «économie») ;

- la recherche de la construction d'appareils fonctionnant au moyen de micro-ondes et d'ultrasons doit être poursuivie ultérieurement ; ces appareils utilisent souvent moins de watts par heure que les appareils «classiques».

ELÉMENTS DE DIVERS APPAREILS, PERMETTANT D'ÉCONOMISER L'ÉNERGIE

Le lave-vaisselle

Les nouveaux détergents agissent plus efficacement. La durée de lavage devient plus courte et on peut laver à une température inférieure. Le résultat est aussi bon. Il en résulte que l'on utilise moins d'eau et moins d'électricité. On peut également raccorder le lave-vaisselle à une conduite d'eau chaude, lorsque l'eau est chauffée à l'aide d'une source d'énergie assez avantageuse. Les nouveaux lave-vaisselle offrent également des programmes économiques ainsi que des programmes de lavage plus courts et moins intensifs. La programmation électronique est plus précise et plus sensible et peut ainsi arrêter au bon moment les programmes de lavage.

La cuisinière

Les plaques thermostatiques, la minuterie et une bonne isolation sont des éléments qui permettent d'économiser l'énergie. Grâce à la programmation électronique, le temps de cuisson est réglé avec exactitude (les aliments mijotent sans déborder). Les micro-ondes et les plaques d'induction sont également des éléments permettant d'économiser l'énergie.



Le séchoir

Lorsque le linge est essoré à un régime élevé dans la lessiveuse, on peut utiliser le séchoir de façon efficace. Une programmation électronique permet de ne pas faire fonctionner l'appareil plus longtemps que prévu.

Les petits appareils

Il faut démythifier l'idée selon laquelle un wattage élevé entraîne un meilleur fonctionnement. La prestation des appareils ne dépend pas du wattage. Une programmation électronique peut également signifier une économie.

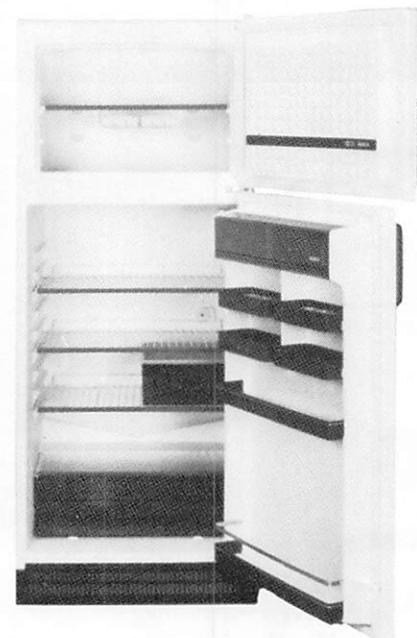
La lessiveuse

Les nouveaux détergents raccourcissent la durée de fonctionnement et ne nécessitent plus des températures d'ébullition élevées. Les programmes économiques permettent également

une consommation moindre d'énergie. Le choix du programme se fait selon les tendances dans l'industrie du vêtement. Un régime d'essorage élevé rend le séchoir plus économique.

Le frigidaire

On peut rendre cet appareil plus économique grâce à une meilleure isolation et au placement d'un thermostat plus sensible. Le dégivrage automatique élimine l'épaisse couche de glace, ce qui est une bonne chose, car cette croûte de glace fait de l'appareil un dévoreur d'énergie. On travaille en ce moment à un nouveau circuit de refroidissement qui fonctionnera de façon plus économique. Le consommateur, de son côté, doit également se conformer de façon exacte aux directives concernant l'endroit où il faut placer le frigidaire. Dans un milieu ambiant chaud, en effet, les frais de fonctionnement sont plus élevés.



LA POMPE A CHALEUR

1. Principe

La pompe à chaleur n'est rien d'autre que la machine frigorifique (frigidaire) que nous connaissons tous bien, mais dont l'effet utile peut être choisi : chauffage ou refroidissement.

Le principe de base de la pompe à

BELGIQUE

(fin)

chaleur consiste à soustraire de la chaleur à un corps dit «froid» et à l'ajouter à un corps «chaud» par le biais d'une certaine consommation d'énergie: le principe d'une telle machine consiste à fournir davantage d'énergie calorifique qu'elle n'en consomme.

Les deux types les plus fréquents sont les suivants :

d'une part, la pompe à chaleur à eau, la chaleur étant tirée de l'eau (eau souterraine, eau de source, eau de rivière); d'autre part, la pompe à chaleur à air, la chaleur étant tirée de l'air.

Le principe de base des deux types est le même.

2. Fonctions et applications

Lorsque l'on parle de pompe à chaleur, l'on pense immédiatement à la fonction de chauffage qu'elle peut assurer en régénérant des calories de faible niveau à un niveau supérieur. Ce n'est pourtant pas la seule fonction qu'elle peut remplir.

Une deuxième fonction est celle de récupérateur de chaleur: la pompe à chaleur peut, par exemple, récupérer les calories qui se trouvent dans de l'air éliminé ou dans de l'eau évacuée, pour les transférer au nouveau fluide, le transfert se faisant ainsi dans le même circuit.

Une troisième fonction est celle de transmetteur de chaleur: la pompe à chaleur peut servir à puiser des calories là où elles sont excédentaires pour les dégager de nouveau là où elles sont nécessaires et ce, à l'intérieur d'un même système, donc en circuit fermé. Enfin, une pompe à chaleur peut également faire office de déshumidificateur d'air: son évaporateur (surface froide) fait se condenser la vapeur d'eau dans l'air et la chaleur latente ainsi récupérée est acheminée vers le condenseur où elle peut être utilisée à des fins de chauffage.

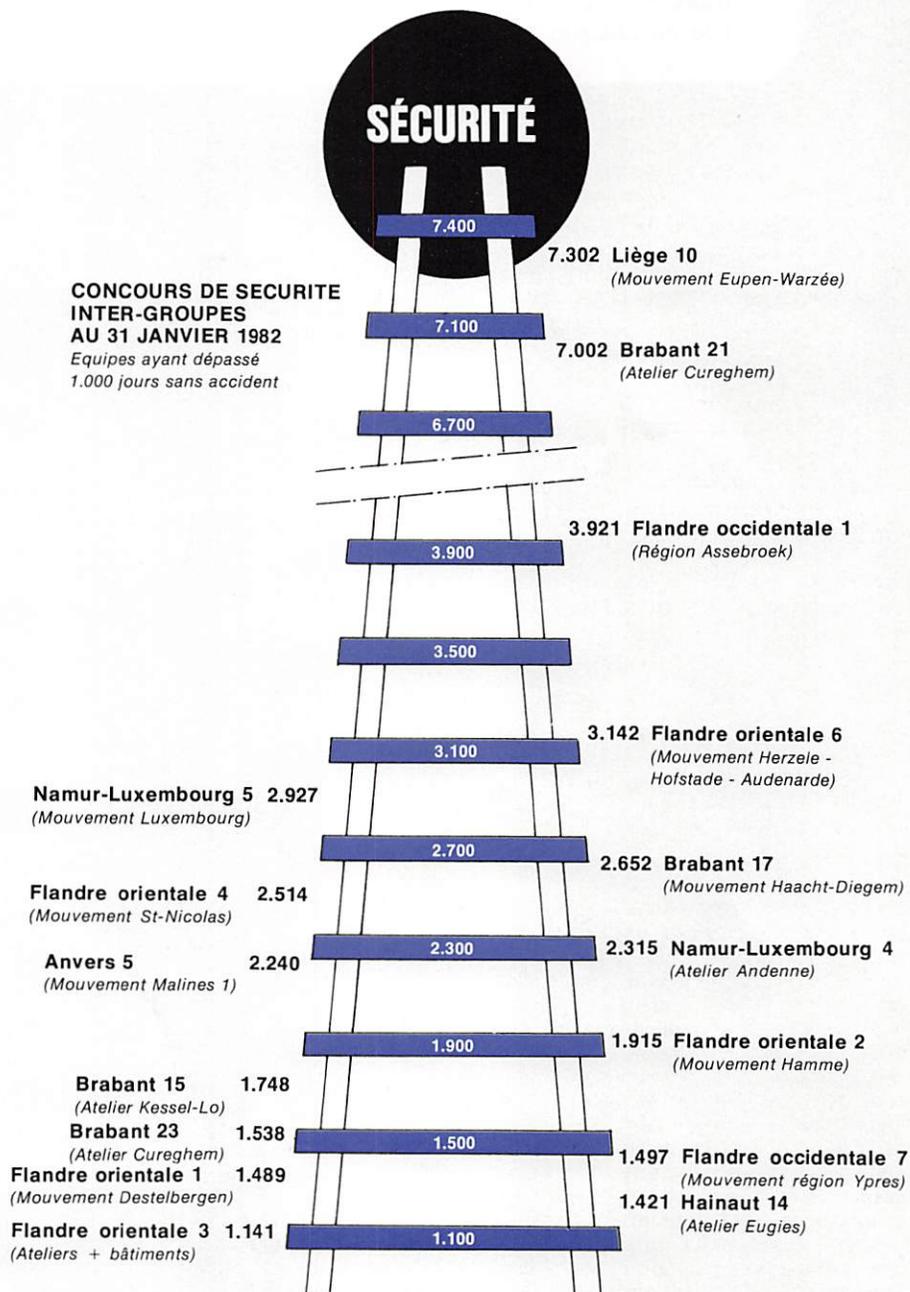
Grâce à ces quatre fonctions (chauffage, récupération, transfert, dessiccation de l'air), la pompe à chaleur est appelée à des applications beaucoup plus diverses que l'on pourrait imaginer à première vue. Si l'on envisage son application pour le chauffage des habitations, on doit le faire a fortiori dans le secteur tertiaire pour les grands complexes (bâtiments importants, grandes surfaces de vente, centres sportifs, bassins de natation, etc.) ainsi que pour certains procédés industriels tels le séchage et la récupération à partir des eaux évacuées.

(Texte reproduit avec l'autorisation du «Gaselwest-Magazine» n° 4 de 1979

Intercom Distributie West, 8500 Courtrai)



Cette fois tous mes outils sont ici. Je n'ai rien oublié dans l'escalier... sauf une boîte de clous.



SOMMAIRE N° 217 MARS-AVRIL 1982

Vacances 82	2
Actes de probité	2
Championnats cyclistes SNCV	3
M. Van de Castele part à la retraite	3
Les transports en commun en Norvège	4
Le parc autobus de la SNCV en service en 1981	5
Les petits triangles blancs	5
Le train le plus rapide du monde	6
La SNCV édite un poster	7
Livres et revues	7
Pages familiales	8
Personalía	10
Un jour ou un W.E. d'évasion	11
Le saviez-vous ?	12
Concours de dessins «Directeur général Hoens»	13
Le problème de l'énergie en Belgique (fin)	14
Concours de sécurité	15

Photo de la couverture :

Les châteaux mal connus de notre pays

HARGIMONT : Prov. de Luxembourg -

Vue du château «Sauvage»

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.*