sarabande effrénée autour de mon lit. L'orage persistait terrible sur la fagne; aux grondements terrifiants du tonnerre succédaient les coups secs des fusils des douaniers tirant sur les braconniers.

Le matin, par contre, fut radieux : un soleil brillant, un vent chaud s'étaient déjà chargés d'assécher le sol; aussi, après un déjeuner hâtif, nous dirigeons-nous vers l'église. C'est dimanche, et les villageois assistent à la messe. Près du chœur se tiennent les femmes, au chapeau de paille traditionnel recouvert d'un large ruban aux couleurs vives, avec, au petit rideau de dentelles, le baradat, retombant pour protéger la nuque. Près du porche, dans le fond, les hommes, inconscients sans doute de la sainteté du lieu, en sourdine causent « affaires ». Le soleil entre à grands flots à travers les vitraux aux couleurs fanées; il est joyeux ce matin : il s'amuse à fermer les yeux d'une petite Ardennaise rieuse, ou, se servant du calice comme réflecteur, il illumine tout à coup la calme figure d'un bon saint Joseph perdu dans une niche sombre. Parfois un moineau empressé entre par le portail grand ouvert, comme pour écouter un bout de messe. En dehors, la nature entière chante les louanges du Seigneur.

Après avoir visité au premier étage de l'hôtel un petit musée où sont rassemblés les meubles sauvés de Rheinardstein, nous disons au revoir à nos hôtes et traversons la fagne « pieds nus », non pas, comme hier, pour éviter un accident, mais parce que c'est délicieux de marcher ainsi sur la sphaigne, cette mousse blanche des marais qui donne à la fagne un tapis du plus doux velours dont s'enorgueilliraient nos salons modernes. Malgré la chaleur assez forte, la promenade est agréable. Avec joie je suis mon guide attirant mon attention sur les beauté de sa chère fagne, sur la forme curieuse de l'arbuste à péket, ces genévriers solitaires que nous rencontrons de temps en temps, affectant des attitudes bizarres, tordues, preuve de la résistance désespérée qu'ils doivent opposer souvent aux éléments déchaînés.

La tour de Botrange, où nous arrivons vers midi, est un point géodésique allemand. De sa plus haute plate-forme, qui émerge du vert sombre des sapinières environnantes, nous découvrons, très loin, le rouge des toits d'Aix-la-Chapelle; plus près, le camp d'Elsenborn, grouillant de soldats en manœuvre. La Baraque Michel n'est plus très loin non plus; on y arrive par la route, en passant par l'auberge du Mont Rigi, qu'on s'étonne presque de trouver si « grande » dans cette solitude.

Le hameau Fiesbach est le premier lieu civilisé que nous retrouvons, avec ses inévitables autos et breaks qui attendent les excursionnistes attablés dans l'auberge de la Baraque Michel.

Après une courte halte à la jolie chapelle, reprenons à travers la fagne, laissant à notre droite les Trous Brouly, renommés pour leurs profondes tourbières. Nous arrivons ainsi à l'arbre de Rondfay et rejoignons la route qui, peu après, nous conduit près du pseudo dolmen qui fit couler tant d'encre.

De Solwaster, le si calme et charmant petit village ardennais où nous nous sommes reposés, nous allons vers Sart et Tiège, qui regorgent d'étrangers. Là nous prenons le tram électrique, qui, en vingt minutes, nous amène à Spa, en déroulant devant nos yeux ravis un superbe panorama.

Nos barbes de trois jours et nos vêtements poussiéreux font tache auprès des brillantes toilettes de nos voisines, de charmantes Bobelines toutes affairées à cause de la prochaine bataille de fleurs. Mais nous sommes encore trop dépaysés, trop au souvenir de ces trois jours de solitude pour nous intéresser à leur joyeux babil.

Depuis, la nostalgie de ce beau pays sauvage est restée en nous. Cinq années d'exil n'ont fait que l'accroître. Aussi espérons-nous pouvoir bientôt nous retremper dans l'air des fagnes, si large, si vivifiant, surtout maintenant que nos trois couleurs aimées flottent sur Rheinardstein et que ce sont nos « Jass » qui font l'exercice au camp d'Elsenborn.

CHARLES DE TILLEUX.

L'Usine à gaz de Bruxelles

La ville de Bruxelles est éclairée au gaz depuis le 24 août 1819. La première concession fut accordée à la Société anglaise Meeus, qui exploita le service jusqu'en 1839. La concession fut réservée alors à la Compagnie Impériale Continentale de Londres.

L'usine était établie près du centre de la ville. Lorsque l'administration communale eut à s'occuper, en 1873, du renouvellement de la concession, elle résolut de faire disparaître cette usine urbaine. Elle fut amenée, d'autre part, à décider l'exploitation en régie, laquelle prit cours dès le 1er septembre 1875 (1).

L'usine fut installée le long du quai des Usines, bordant le canal de Willebroeck. A cette époque, la partie de l'usine comprise entre le quai et la Senne était située sur le territoire de Laeken. Depuis lors, la bande de terrain comprise entre le canal et la Senne est devenue territoire schaerbeekois et toute l'usine est comprise dans le populeux faubourg de Schaerbeek.

L'usine occupe une très vaste superficie : vingt hectares. Elle est raccordée à la gare de Schaerbeek.

Les constructions de l'usine peuvent être divisées en six groupes, savoir :

1° L'usine, construite en 1875 et complétée en 1900;
2° La fabrique de gaz d'huile;
3° Les gazomètres;
4° La distillerie de goudron;
5° La fabrique de sulfate d'ammoniaque;
6° La fabrique de briquettes.

× × ×

Fabrication. — Les constructions de 1875 comprennent quatre halles de distillation, formées de six massifs de douze fours à cornues horizontales et deux massifs de dix fours à cornues inclinées, du système Coze. En 1900, on y ajouta quatre massifs de fours à cornues inclinées et à chargement mécanique.

Les charbons de distillation provenaient, avant la guerre, des bassins du Borinage, de la Westphalie, du Pas-de-Calais, du Durham et du Yorkshire. Les charbons belges arrivaient à l'usine par wagons, les charbons étrangers par bateaux. Pendant la guerre, il n'a été distillé que des charbons belges. En 1904, l'usine a distillé 109,454 tonnes de charbon et employé 4,182 tonnes d'huile. En 1913 : 131,000 et 3,000 tonnes environ.

L'usine possède le long du canal une importante installation pour le déchargement du charbon, qui comprend deux élévateurs à grappin d'une puissance de 50 tonnes à l'heure chacun et mus par l'électricité. Le charbon est amené dans les magasins par des wagonnets automoteurs.

Les halles de charbon peuvent contenir environ 25,000 tonnes, c'est-à-dire la consommation d'environ quarante-cinq jours d'hiver.

La condensation du gaz s'opère soit dans un jeu d'orgue formé de tuyaux en fonte, soit dans des colonnes en tôles à circulation d'eau.

L'ammoniaque et l'acide carbonique sont éliminés par des laveurs mécaniques du système Kirckham.

Le gaz est aspiré des fours et foulé dans les épurateurs par des machines à pompes et des machines rotatives.

Quatre groupes de chaudières alimentent les différentes machines de l'usine.

L'hydrogène sulfuré est enlevé au moyen d'oxyde de fer (minerai de la Campine). Les caisses d'épuration contiennent chacune dix tonnes d'oxyde; elles sont mobiles et sont manœuvrées par des grues roulantes actionnées par des moteurs électriques.

Sept compteurs de 50,000 mètres cubes mesurent le gaz épuré avant son entrée dans les gazomètres.

Le service de la manutention utilise sept locomotives. Il existe dans l'usine quarante et une machines à vapeur, seize moteurs et trente-six moteurs électriques. Le courant électrique est livré par la centrale de la ville, sous la tension de 5,000 volts, ramenée à 250 volts par des transformateurs statiques.

Gaz d'huile. — La fabrication du gaz d'huile a pour but, d'une part, de produire du gaz d'un pouvoir éclairant très élevé servant à enrichir le gaz de houille; d'autre part, de constituer une réserve facile à mettre en œuvre en un temps très court avec un personnel très réduit.

L'usine, créée en 1894, a une puissance de production de 100,000 mètres cubes par jour.

Les appareils sont du système « Humphreys et Glascow ».

On produit d'abord un gaz d'eau en faisant passer un courant de vapeur à travers une profonde couche de coke chauffé au rouge; ce gaz est enrichi, au degré que l'on désire, au moyen d'huile de pétrole.

Après condensation, lavage et épuration, le gaz est recueilli dans un gazomètre spécial et distribué, suivant les besoins, en mélange avec le gaz de houille.

(1) Léon Clerbois, *Histoire de l'Eclairage public à Bruxelles* (Annales de la Société d'Archéologie, 1910).

Gazomètres. — Les gazomètres sont au nombre de huit :

3 de 10,000 m. c. à 1 levée	30,000 m. c.
2 de 20,000 m. c. à 1 levée	40,000 »
2 de 35,000 m. c. à 2 levées	70,000 »
1 de 55,000 m. c. à 3 levées	55,000 »
Capacité totale :	195,000 m. c.

Distillerie de goudron. — Les bâtiments de la distillerie ont été construits en prévision du traitement de 12,000 tonnes de goudron annuellement; les appareils installés correspondent à la moitié de cette quantité.

Le goudron est amené par wagon-citerne dans des réservoirs d'une capacité totale de 2,000 tonnes; après décantation, il est turbiné, puis foulé par des pompes dans les alambics de distillation.

La charge d'un alambic est de 12,000 kil.; la distillation s'achève en moyenne en quinze heures.

Les principaux produits de la distillation sont les essences, les huiles créosotées, les huiles lourdes, la naphtaline, l'anthracine et le brai.

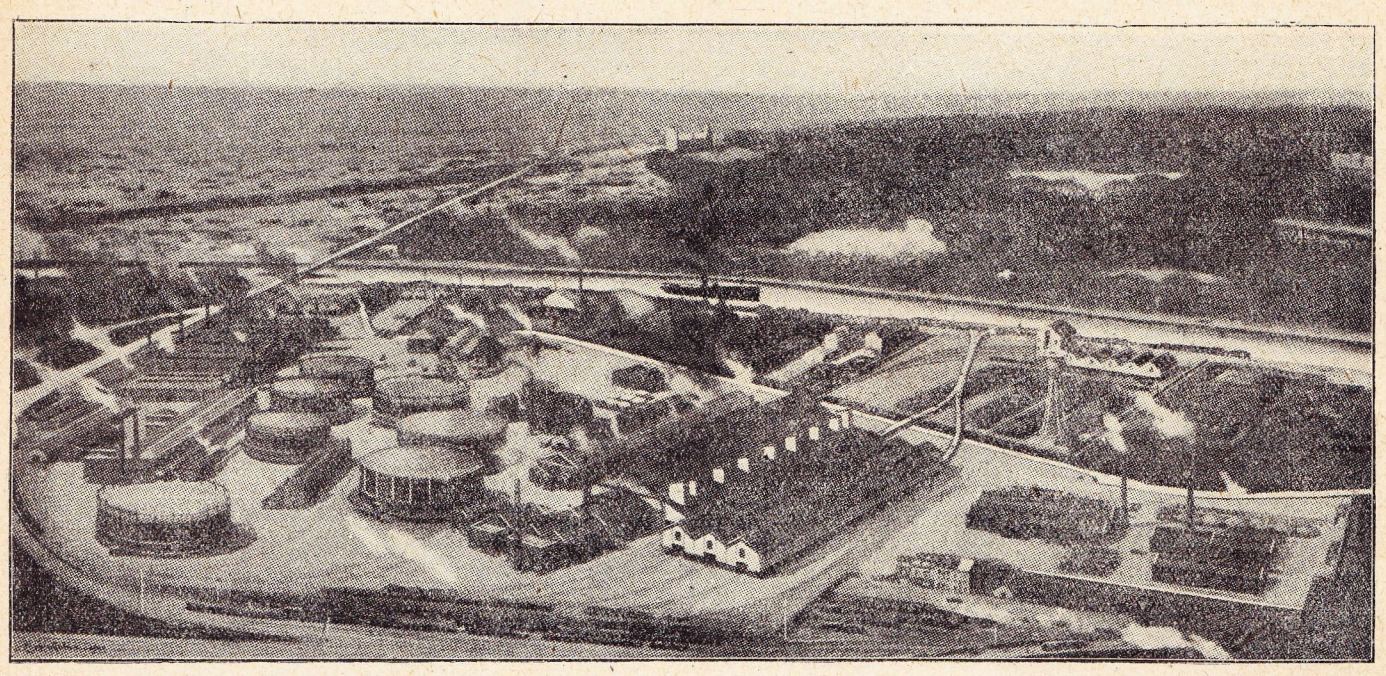
La ville donne aussi en location des appareils de chauffage, ainsi que des lanternes à placer à la façade des maisons.

Voici quelques chiffres montrant l'augmentation incessante de la consommation :

Année	Gaz vendu	Par habitant	Prix de vente moyen
1886	14,660,966 m. c.	85 m. c.	fr. 0.16.14
1890	19,879,371 »	112 »	0.13.95
1900	33,230,010 »	181 »	0.12.26
1910	41,196,048 »	212 »	0.12.18
1913	41,608,942 »	239 »	0.12.10

Personnel. — La fabrication est dirigée par plusieurs ingénieurs, assistés d'une soixantaine d'agents, chefs de bureau, employés, etc. Le nombre d'ouvriers est de 650 environ, non compris les 250 ouvriers occupés aux services de la canalisation et de l'éclairage public.

Il est annexé à l'usine : des réfectoires pour les ouvriers, vingt-quatre cabines avec bains-douches, des maisons d'habitation pour soixante à soixante-dix ménages, un jardin d'enfants, etc.



Laeken. — Vue panoramique de l'usine à gaz de la ville de Bruxelles.

Sous-produits. — Le coke est cassé, classé et mis en sacs ou en wagons pour la vente. Les deux casse-coke ont une production journalière totale pouvant atteindre 10,000 hectolitres.

Les eaux ammoniacales sont employées pour la fabrication du sulfate d'ammoniaque par le système Solvay.

Le poussier de coke, additionné de brai, est transformé en agglomérés. L'usine en produit environ 10,000 tonnes par an, qui sont employées au chauffage des fours et des générateurs.

Presque toutes les cendrées produites par l'usine sont vendues pour la fabrication des mortiers et l'entretien des routes.

Distribution du gaz. — Le gaz est amené en ville par deux conduites de un mètre et une de 0m850 de diamètre.

Un régulateur, avec conduite de retour, maintient la pression constante dans le réseau. Pour corriger les différences de pression résultant de l'altitude, sept régulateurs spéciaux commandent les quartiers du haut de la ville.

La canalisation a un développement de 206 kilomètres.

Au 31 décembre 1913, il y avait 49,957 compteurs en service chez les abonnés.

L'éclairage public comprenait 7,415 lanternes, brûlant 3 mille 860 heures par an.

La canalisation amenant le gaz aux compteurs des étages, dans les appartements loués, est établie gratuitement. Le nombre de colonnes montantes en service au 31 décembre 1913 est de 7,390.

Les installations intérieures, au nombre de 18,488, sont faites, comme les colonnes montantes, par les appareilleurs de la ville agréés par l'administration; elles sont payables par annuités ou sont données en location au taux de 5 p. c. l'an.

On sait que la ville a entrepris aussi, depuis 1893, l'éclairage par l'électricité. Nous en ferons la description dans un prochain article.

A. C.

Billets circulaires pour la visite du front belge

L'administration des Chemins de fer vient de mettre en distribution aux stations de Bruxelles (Nord), Anvers (Central), Gand, Bruges, Ostende, Comines et Courtrai des billets circulaires à itinéraire fixe, des trois classes, comportant le trajet ci-après :

Bruxelles (Nord) — Gand — Bruges — Zeebrugge-Quai — Bruges — Ostende — Ypres — Comines — Courtrai — Bruxelles — Anvers — Bruxelles.

Ces billets ont une durée de validité de soixante jours et permettent d'effectuer le parcours désigné ci-dessus, dans un sens ou dans l'autre, avec faculté d'interrompre le voyage, sans formalité, à chacune des stations susindiquées, endéans la période de validité.

Ces billets sont soumis aux autres conditions usuelles d'utilisation applicables aux billets à prix normaux.

Les prix de vente sont les suivants :

Première classe	fr. 87.30
Deuxième classe	fr. 60.00
Troisième classe	fr. 36.20

Initiative louable qui aura pour effet de faciliter les déplacements des touristes en dispensant ceux-ci de l'obligation, parfois fort déplaisante, de reprendre des billets eu cours du voyage.

A. J.

Tirage : 125,000 exemplaires.

TOURING-CLUB DE BELGIQUE

SIÈGE SOCIAL :
13, rue du Congrès
BRUXELLES

XXVIe ANNEE. N° 15
1er AOUT 1920

SOCIÉTÉ ROYALE

SOMMAIRE DU BULLETIN OFFICIEL

Chroniques documentaires. — Le prix où est le beurre (V. Soyer) 337
Douanes 342
Notions d'archéologie préhistorique, belgo-romaine et franque à l'usage des touristes *(suite)* (Bon de Loë) 343
Trois jours dans les Fagnes (Ch. de Tilleux) 347
L'Usine à gaz de Bruxelles (A. P.) 348
Billets circulaires pour la visite du front belge (A. J.) 349
La Marine de guerre belge *(suite)* (L. Lecante) 350
A lire par tous (G. L.) 356
A travers les lacs suisses (P. De Percevalj) 357
Automobilisme 358
Bibliographie (Victor Soyer) . 359
Addenda à l'Annuaire 1920 . . 360
Variétés 360

Adresser tout ce qui concerne la rédaction à M. Georges LEROY, vice-président, rédacteur en chef du Bulletin officiel, 13, rue du Congrès, Bruxelles.

Pour les annonces, s'adresser à Francis LAUTERS, 98, rue du Méridien (tél. Brux. 9183), ou à M. VAN BUGGENHOUDT, 5 et 7, rue du Marteau, Bruxelles.

Visitez la GROTTE DE HAN, la plus grande merveille naturelle de l'Europe.
Station : Rochefort. Cinq francs de réduction pour les membres du Touring Club, sur présentation de la carte de sociétaire