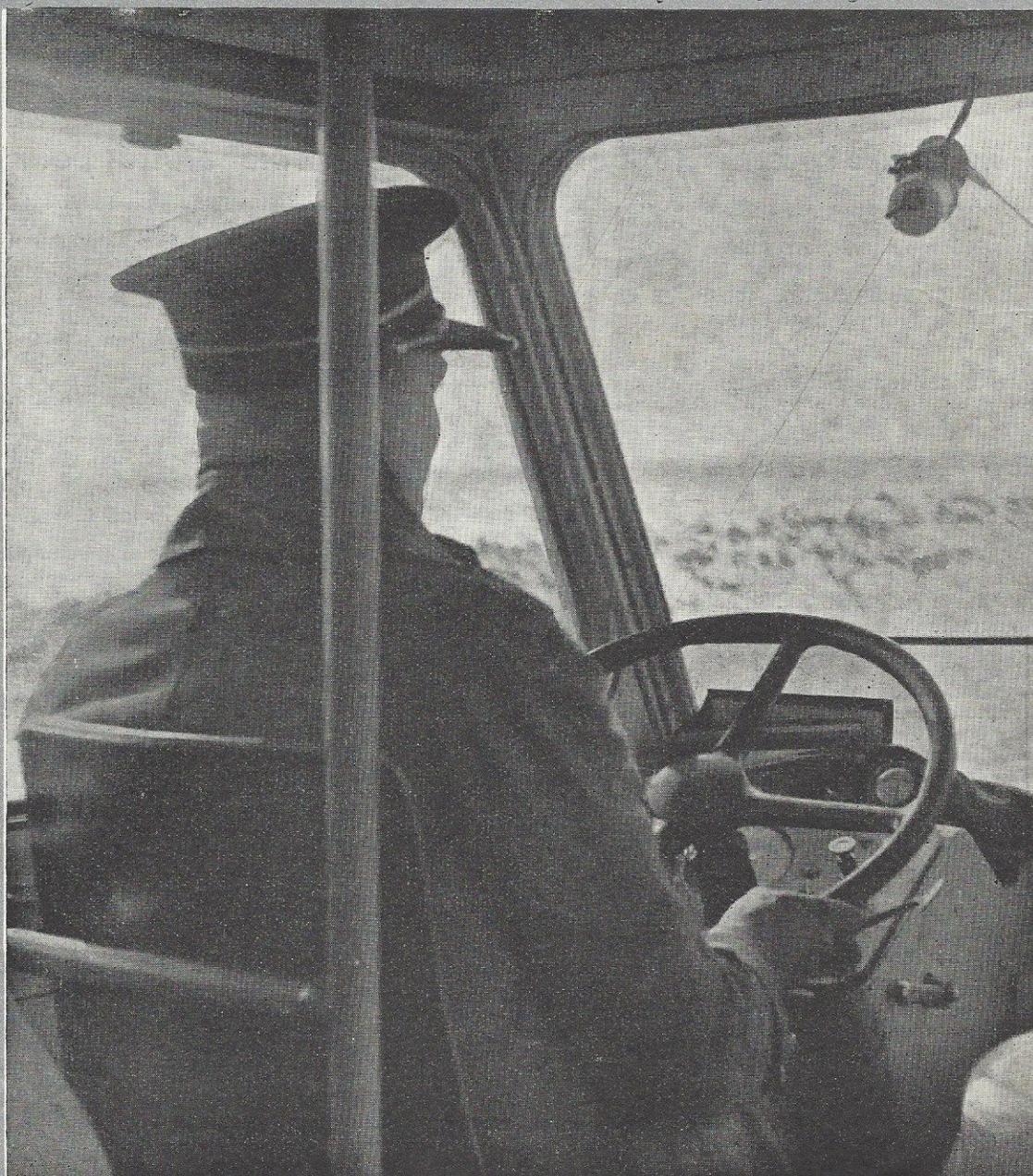


# Nos VICINAUX

4<sup>e</sup> ANNEE - N° 23

PÉRIODIQUE DESTINÉ AU PERSONNEL DE LA S.N.C.V.  
Comité de rédaction: rue de la Science 14, Bruxelles.

DECEMBRE 1949



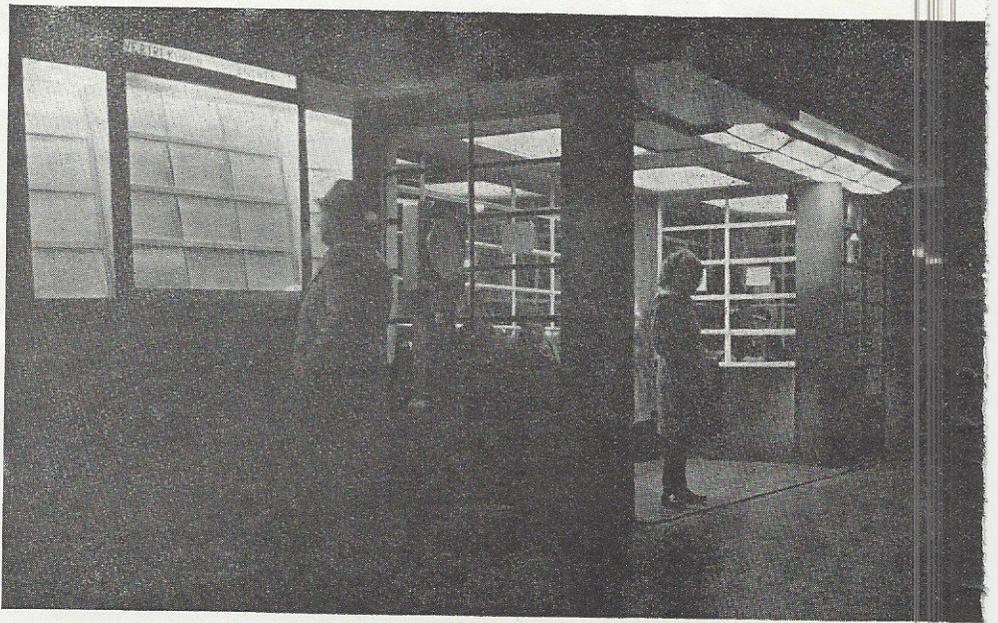
Malgré la neige et le verglas le service sera assuré !

Photo Roel.

# HIVER !

**L**E vent glacé, le brouillard et la neige sont revenus modifier le décor du lieu de travail des tramwaymen.

Cette photo, éminemment suggestive, représente le quai de départ de la Place Roosevelt, à Anvers. Elle valut, l'an dernier à M. Peeters, contrôleur (Merksem), le premier prix au concours de photographie, en catégorie B. Sujet ferroviaire. Cette image ne semble-t-elle pas recréer l'angoissante atmosphère d'un roman policier de Simenon: « L'Inspecteur Maigret, s'approcha du tableau des horaires... » ?



---

“ Nos Vicinaux „ présente à ses lecteurs,  
ses meilleurs vœux de bonheur et de bonne santé pour 1950.

---

**U**NE année finit, une année commence.  
On peut prendre quelques minutes pour se retourner.

Avez-vous fait tout ce que vous désiriez ?  
Assurément pas.

Et vous, receveurs et contrôleurs, avez-vous **toujours** été polis et courtois envers les voyageurs ?

Faites mentalement votre « mea culpa » et afin de vous préparer à cette « **attitude de considération envers les autres** », lisez cet extrait d'un journal anglais de transport :

« La « London Transport » de Londres, compte comme clients les visiteurs venus des quatre coins du monde.

L'année durant, mais principalement l'été, les étrangers affluent à Londres attirés par les nombreux vestiges de son passé historique, ainsi que par ses spectacles, plaisirs et attraits qu'aucune autre cité ne peut fournir.

De par son étendue et sa diversité, Londres apparaît au visiteur étranger comme un labyrinthe. Aussi s'empresse-t-il de questionner quiconque :

— Pouvez-vous me dire quand a lieu la relève à White Hall ?

— Y a-t-il moyen de visiter actuellement les joyaux de la Couronne ?

Etc...

A cet effet, des Inspecteurs de la London Transport, postés aux points stratégiques de la ville, tel la gare d'au-

Pour faire et garder  
des amis parmi  
le public voyageur !...



Commencez l'année  
avec le sourire

tobus Victoria et le Trafalgar Square, sont prêts à vous renseigner.

Des bureaux de renseignements sont ouverts dans la plupart des gares.

L'Office de Publicité de Broadway fournit des horaires des services d'autobus et de tramways.

Mais tout ceci ne remplace pas la compétence et la courtoisie des Londonniens qui vous accompagnent volontiers un bon bout de chemin pour vous indiquer la bonne direction. »

N'est-ce pas le moment de dire qu'en ce domaine, chez nous en Belgique, des initiatives très louables commencent aussi à se faire jour ! Les Taxis Verts de l'agglomération bruxelloise ne viennent-ils pas d'organiser un « Cercle de Courtoisie des Conducteurs de Taxis Verts ». Les adhérents s'engagent mutuellement à se conduire en gentleman quand ils sont au volant de leur voiture !

Ils s'arrêteront volontiers pour laisser passer des vieillards, des infirmes ou des aveugles.

Ils se laisseront dépasser dès qu'un automobiliste en manifeste le désir.

Ils répondront aimablement à quiconque leur demande un renseignement etc., etc., en un mot, ils s'engagent à être courtois.

Un grand magasin de la capitale ne vient-il pas d'organiser une Quinzaine de la Courtoisie pour leur personnel vendeur ! Le jury ? Le public acheteur !

Et si notre personnel roulant s'avisait de s'inspirer de ces belles initiatives pour accroître encore auprès de notre clientèle la bonne réputation dont il jouit ?

Car, sachons-le nous rougissons parfois de fierté lorsqu'on vient nous dire que les receveurs des « Vicinaux » sont des braves types, toujours prêts à aider les voyageurs mais hélas nous entendons parfois un autre son de cloche !

Sur nos lignes de campagne, en général, nos agents sont connus des nombreux habitués et, de ce fait témoignent d'une sympathique affabilité envers les usagers.

Mais en été, de nombreux voyageurs venant d'autres régions empruntent notamment nos lignes touristiques.

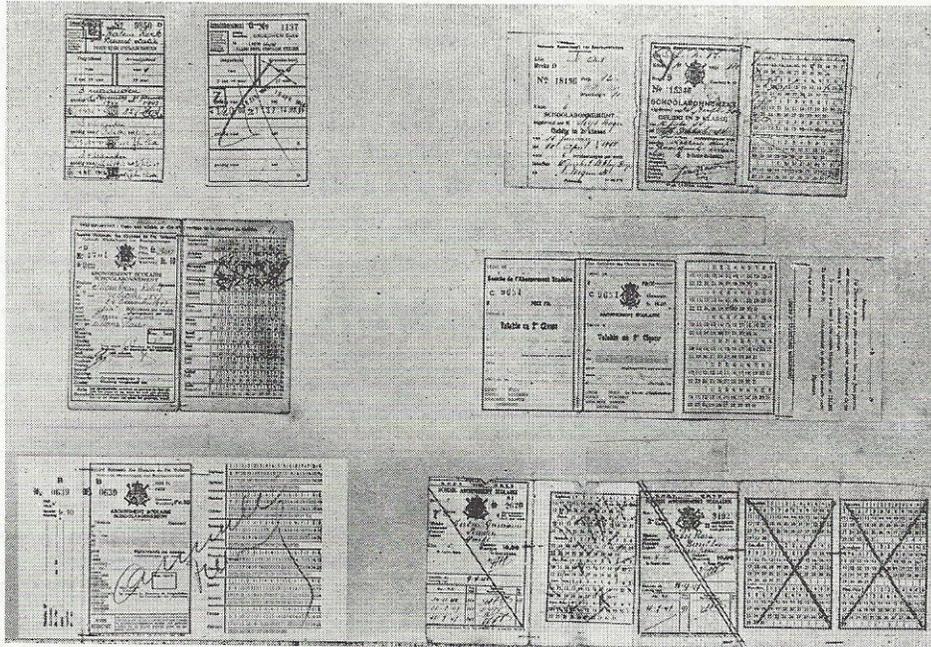
Et si vous voulez savoir comment certains receveurs les reçoivent, lisez dans ce numéro les propos du contrôleur Boudard !

Certes, faire appliquer le règlement avec fermeté et rester courtois, n'est pas toujours facile.

Mais si dans la vie il n'y avait que des choses faciles !

# ORGANISER C'EST SIMPLIFIER

## L'ABONNEMENT SCOLAIRE



**AVANT**

**APRÈS**

<table border="1"> <tr><td>1</td><td>2</td><td>3</td><td>4</td><td>5</td><td>6</td><td>7</td></tr> <tr><td>8</td><td>9</td><td>10</td><td>11</td><td>12</td><td>13</td><td>14</td></tr> <tr><td>15</td><td>16</td><td>17</td><td>18</td><td>19</td><td>20</td><td>21</td></tr> <tr><td>22</td><td>23</td><td>24</td><td>25</td><td>26</td><td>27</td><td>28</td></tr> <tr><td>29</td><td>30</td><td>31</td><td>32</td><td>33</td><td>34</td><td>35</td></tr> <tr><td>36</td><td>37</td><td>38</td><td>39</td><td>40</td><td>41</td><td>42</td></tr> <tr><td>43</td><td>44</td><td>45</td><td>46</td><td>47</td><td>48</td><td>49</td></tr> <tr><td>50</td><td>51</td><td>52</td><td>53</td><td>54</td><td>55</td><td>56</td></tr> <tr><td>57</td><td>58</td><td>59</td><td>60</td><td>61</td><td>62</td><td>63</td></tr> <tr><td>64</td><td>65</td><td>66</td><td>67</td><td>68</td><td>69</td><td>70</td></tr> <tr><td>71</td><td>72</td><td>73</td><td>74</td><td>75</td><td>76</td><td>77</td></tr> <tr><td>78</td><td>79</td><td>80</td><td>81</td><td>82</td><td>83</td><td>84</td></tr> <tr><td>85</td><td>86</td><td>87</td><td>88</td><td>89</td><td>90</td><td>91</td></tr> <tr><td>92</td><td>93</td><td>94</td><td>95</td><td>96</td><td>97</td><td>98</td></tr> <tr><td>99</td><td>100</td><td>101</td><td>102</td><td>103</td><td>104</td><td>105</td></tr> </table>	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63	64	65	66	67	68	69	70	71	72	73	74	75	76	77	78	79	80	81	82	83	84	85	86	87	88	89	90	91	92	93	94	95	96	97	98	99	100	101	102	103	104	105	<p><b>Abonnement Scolaire N°</b></p> <p>Membre titulaire du Réseau Vicinal de la Région parisienne</p> <p>Titulaire, M. _____</p> <p>Résidence de _____</p> <p>A. _____</p> <p>Ville _____</p> <p>Bureau Distributeur _____</p> <p>GARANTIE 25 francs</p> <p>Déplacement par semaine</p> <p>Vacances _____</p> <p>Date entrée de validité _____</p> <p>Lundi - Mercredi - Jeudi - Vendredi</p> <p>Samedi-Dimanche, Cours du Jour - RAB</p> <p>Le Titulaire _____</p>	<table border="1"> <tr><td>1</td><td>2</td><td>3</td><td>4</td><td>5</td><td>6</td><td>7</td></tr> <tr><td>8</td><td>9</td><td>10</td><td>11</td><td>12</td><td>13</td><td>14</td></tr> <tr><td>15</td><td>16</td><td>17</td><td>18</td><td>19</td><td>20</td><td>21</td></tr> <tr><td>22</td><td>23</td><td>24</td><td>25</td><td>26</td><td>27</td><td>28</td></tr> <tr><td>29</td><td>30</td><td>31</td><td>32</td><td>33</td><td>34</td><td>35</td></tr> <tr><td>36</td><td>37</td><td>38</td><td>39</td><td>40</td><td>41</td><td>42</td></tr> <tr><td>43</td><td>44</td><td>45</td><td>46</td><td>47</td><td>48</td><td>49</td></tr> <tr><td>50</td><td>51</td><td>52</td><td>53</td><td>54</td><td>55</td><td>56</td></tr> <tr><td>57</td><td>58</td><td>59</td><td>60</td><td>61</td><td>62</td><td>63</td></tr> <tr><td>64</td><td>65</td><td>66</td><td>67</td><td>68</td><td>69</td><td>70</td></tr> <tr><td>71</td><td>72</td><td>73</td><td>74</td><td>75</td><td>76</td><td>77</td></tr> <tr><td>78</td><td>79</td><td>80</td><td>81</td><td>82</td><td>83</td><td>84</td></tr> <tr><td>85</td><td>86</td><td>87</td><td>88</td><td>89</td><td>90</td><td>91</td></tr> <tr><td>92</td><td>93</td><td>94</td><td>95</td><td>96</td><td>97</td><td>98</td></tr> <tr><td>99</td><td>100</td><td>101</td><td>102</td><td>103</td><td>104</td><td>105</td></tr> </table>	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63	64	65	66	67	68	69	70	71	72	73	74	75	76	77	78	79	80	81	82	83	84	85	86	87	88	89	90	91	92	93	94	95	96	97	98	99	100	101	102	103	104	105
1	2	3	4	5	6	7																																																																																																																																																																																																														
8	9	10	11	12	13	14																																																																																																																																																																																																														
15	16	17	18	19	20	21																																																																																																																																																																																																														
22	23	24	25	26	27	28																																																																																																																																																																																																														
29	30	31	32	33	34	35																																																																																																																																																																																																														
36	37	38	39	40	41	42																																																																																																																																																																																																														
43	44	45	46	47	48	49																																																																																																																																																																																																														
50	51	52	53	54	55	56																																																																																																																																																																																																														
57	58	59	60	61	62	63																																																																																																																																																																																																														
64	65	66	67	68	69	70																																																																																																																																																																																																														
71	72	73	74	75	76	77																																																																																																																																																																																																														
78	79	80	81	82	83	84																																																																																																																																																																																																														
85	86	87	88	89	90	91																																																																																																																																																																																																														
92	93	94	95	96	97	98																																																																																																																																																																																																														
99	100	101	102	103	104	105																																																																																																																																																																																																														
1	2	3	4	5	6	7																																																																																																																																																																																																														
8	9	10	11	12	13	14																																																																																																																																																																																																														
15	16	17	18	19	20	21																																																																																																																																																																																																														
22	23	24	25	26	27	28																																																																																																																																																																																																														
29	30	31	32	33	34	35																																																																																																																																																																																																														
36	37	38	39	40	41	42																																																																																																																																																																																																														
43	44	45	46	47	48	49																																																																																																																																																																																																														
50	51	52	53	54	55	56																																																																																																																																																																																																														
57	58	59	60	61	62	63																																																																																																																																																																																																														
64	65	66	67	68	69	70																																																																																																																																																																																																														
71	72	73	74	75	76	77																																																																																																																																																																																																														
78	79	80	81	82	83	84																																																																																																																																																																																																														
85	86	87	88	89	90	91																																																																																																																																																																																																														
92	93	94	95	96	97	98																																																																																																																																																																																																														
99	100	101	102	103	104	105																																																																																																																																																																																																														

Du village à la ville, des lointains faubourgs au centre des cités de nos provinces, c'est par milliers que la S. N. C. V. transporte journalièrement des jeunes clients, parfois un peu turbulents, écoliers et étudiants, titulaires de l'abonnement scolaire.

Jusqu'au mois d'août 1949, chaque groupe d'exploitation possédait un type propre d'abonnement. Chez les uns, on utilisait la « grille » et chaque voyage était pointé au crayon de couleur, les autres n'exigeaient aucun « marquage » et cette pratique pouvait amener des abus.

Notre cliché fait éloquemment ressortir la diversité des modèles utilisés.

Depuis l'année scolaire 1949-1950 un nouveau modèle d'abonnement, d'un type uniforme pour tout le réseau vicinal est entré en vigueur.

Il comprend une carte d'identification de teinte

bleue, du modèle reproduit ci-contre, accompagnée d'un ticket-abonnement. Pour les abonnements prenant cours le 16 du mois, la carte porte une barre diagonale.

Rappelons que la carte d'identification n'est valable que si elle est accompagnée de son ticket-abonnement dûment complété par le numéro de la carte d'identification et par la date extrême de validité de l'abonnement. Le principe de la carte d'identification sera étendu prochainement à nos lignes d'autobus, concédées à des particuliers. Les cartes d'abonnement ouvriers et ordinaires et scolaires valables sur ces lignes d'autobus se différencieront de celles du réseau ferré par la couleur de l'impression qui sera verte.

Nous arriverons ainsi insensiblement à généraliser, sur tout notre réseau, l'utilisation de document d'un type uniforme.

# SECURITE

## **On n'a qu'une peau !**

Un accident grave vient de se produire sur une de nos lignes.

Un train de marchandises, composé de 7 wagons vides et d'un fourgon bagages, venait d'effectuer quelques manœuvres à un aiguillage.

Le chef-train donna le signal du départ au moment où il se trouvait environ à la hauteur du troisième wagon. Le train s'ébranla rapidement à une vitesse telle que le chef-train n'eut plus le temps d'atteindre la locomotive et sauta sur le fourgon.

Il calcula mal son élan et tomba sous les roues. La victime, relevée avec une fracture du crâne, le pied et la jambe écrasés ainsi qu'avec une blessure à l'œil, est toujours hospitalisée. Elle fut amputée du pied gauche.

**Conclusion :**

**Chefs-trains ! Manœuvres !**

**Veillez à votre sécurité.**

**Lorsque vous donnez le signal du départ, PLACEZ-VOUS A LA HAUTEUR DU WAGON sur lequel vous voulez prendre place.**

## **LES TUBES FLUORESCENTS sont-ils dangereux ?**

*« L'utilisation des tubes fluorescents devient de plus en plus courante, non seulement dans les bureaux de nos directions locales, mais aussi dans nos ateliers et, récemment, nous avons vu que toutes nos nouvelles motrices électriques en sont équipées. »*

*« Il nous est apparu qu'il était indispensable de mettre au courant, non seulement nos chefs de sécurité et d'hygiène, mais aussi tout le personnel, du grand danger que peut présenter le bris de ces tubes. »*

*« Nous avons extrait de la revue « Sécurité et Hygiène », éditée par l'Union Chimique Belge, l'article suivant dû à M. Heylen, chef de Sécurité et Hygiène de leurs usines de Forest. »*

Ce danger, dû à la présence de silicate de BERYLLIUM dans les tubes, est ignoré chez nous, par la plupart des usagers, par suite de l'apparition assez récente de ces appareils sur notre marché; aussi y aurait-il intérêt à attirer tout particulièrement l'attention des électriciens et de leurs aides sur le danger d'empoisonnement, auquel ils s'exposent en cas de blessure par des éclats de verre provenant de ces tubes et le danger auquel ils exposent autrui en abandonnant sans les détruire, avec toutes les précautions nécessaires, les tubes usagés qu'ils ont été amenés à remplacer.

Il serait bon aussi que ce danger soit diffusé parmi le grand public, car bien souvent, les enfants par curiosité et aussi les grandes personnes, pourraient être tentés d'ouvrir ces tubes pour en examiner l'intérieur; or, les tubes à fluorescence sont faits de verre mince qui se brise en particules fines et pénétrantes, celles-ci peuvent causer des blessures semblant insignifiantes au moment même, mais qui risquent d'avoir les suites les plus graves.

Les tubes à fluorescence sont couverts, à l'intérieur, d'une poudre contenant du Beryllium. Si des morceaux de verre portant cette poudre sont introduits sous la peau, ils peuvent provoquer un retard dans la guérison de la plaie et mener à des inflammations chroniques et à des proliférations d'un genre cancéreux. L'introduction de cette poudre dans les muqueuses par la bouche ou par le nez, peut y provoquer les mêmes symptômes.

En Amérique, d'ailleurs, on a reconnu le danger sérieux d'empoisonnement par le Beryllium, en ajoutant ce danger d'empoisonnement à la liste des maladies professionnelles.

Cette initiative a été prise par la division de la santé industrielle du Département Canadien de la Santé et de la Prévoyance Sociale.

Il importe donc de prendre le plus grand soin de l'élimination et la destruction des tubes usagés.

Le port de lunettes protectrices est indispensable et l'opération doit être conduite de façon à éviter la possibilité de blessures par des éclats de verre.

Il faut briser les tubes usagés au grand air dans un endroit abandonné et s'il est nécessaire de briser les lampes à l'intérieur des bâtiments, ceci se fera dans une pièce isolée, ou sous une hotte de façon à minimiser l'échappement des poussières.

L'ouvrier chargé de ce travail devra porter un masque convenant aux poussières toxiques.

Enfin pour éviter les poussières inutiles, le bris se fera de préférence dans les récipients qui servent au transport des débris mêmes.

Voici un nouveau danger signalé ainsi que les moyens de s'y soustraire, mais il importe surtout d'éviter que des tubes usagés soient abandonnés par les électriciens sur les chantiers et chez les particuliers.

## **Un autre son de cloche**

N. D. L. R. — Mue par le souci de l'information exacte, la rédaction de « Nos Vicinaux » est allée interviewer le chef responsable du département « Tubes fluorescents » d'une grande usine du pays.

D'après les dires de cet ingénieur qui compulse les rapports quotidiens de ses multiples représentants et distributeurs, le danger que présente le « Beryllium » a été quelque peu exagéré. Dans la section de l'usine où il est fait un emploi massif du beryllium, les ouvriers se portent à merveille et il nous faut reconnaître que du point de vue social, hygiène et sécurité, l'usine en question a une excellente réputation.

On nous a fait observer également que si des cas d'infection se sont produits après coupures par le verre de tubes fluorescents, il n'a jamais été possible d'affirmer que la cause en était au « Beryllium » plutôt qu'à d'autres souillures organiques ou chimiques.

On nous a présenté notamment un rapport émanant du Ministère de la Santé de Suède, (pays où les règles d'hygiène sont particulièrement sévères) et qui considère comme non fondé, le danger des émanations provenant de tubes brisés.

Pour résumé, évitons les entailles par éclats de verre de tube, emballons soigneusement les débris et mettons une inscription sur le paquet avant de le déposer dans la poubelle.

Et si, par malheur, un agent se blesse en maniant un tube fluorescent, il faut qu'il aille immédiatement faire désinfecter la plaie au poste de secours.

#### IN MEMORIAM

Le groupe de Bruxelles a été éprouvé ces derniers temps.

Peu après le décès de M. Dejonghe, voici que M. Charles Moeremans, chef de dépôt, à Lasnes, vient de mourir à l'âge de 63 ans. Moeremans était entré comme receveur au réseau de Bruxelles en 1911; il fut nommé contrôleur après la première guerre mondiale. On se souvient qu'il fut victime d'un grave accident au cours duquel il perdit une jambe. Sa haute stature était bien connue des habitués de la ligne de Wavre. Nous présentons à sa veuve nos condoléances émues.

#### LE CONGOURS P. A. C. T.

C'est avec plaisir que nous portons à la connaissance du personnel que **M. De Muelenaere**, chef de bureau à l'Administration Centrale, a obtenu un deuxième prix au concours international P. A. C. T. catégorie « Affiche ».

La prime promise par « Nos Vicinaux » fut octroyée au lauréat avec les félicitations de la Direction Générale.

## LE BRICOLAGE

peut être une source de bien-être pour votre foyer.

Vous avez le goût au travail.

Vous avez des doigts habiles.

Vous avez envie de bien faire.

Que vous manque-t-il pour réaliser ?

Des idées et des plans tout préparés. - Or vous avez la chance de pouvoir disposer de tout ce qu'ont réalisé dans ce domaine les services sociaux de la S. N. des Chemins de fer français.

Voici une liste qui complète celle parue dans le numéro précédent, de mai 1949. **Pour commander : écrivez une carte postale à « Nos Vicinaux » pour nous faire connaître ce qui vous intéresse, le MEME jour versez la somme indiquée en francs BELGES au C. C. P. 78.60.62 du Service Social S.N.C.V. à Bruxelles.**

#### PLANS DE BRICOLAGE DE « NOTRE METIER »

10) Table pliante . . . . .	15 F.B.
26) Kayak bi-place . . . . .	40 F.B.
29) Canard de Bébé . . . . .	5 F.B.
30) Lapin de Bébé . . . . .	5 F.B.
31) Jeu de Puce . . . . .	5 F.B.
32) Mon camion (Jouet à traîner) . . . . .	5 F.B.
33) Chambre à coucher de poupée . . . . .	5 F.B.
38) Le petit banc, coffre à jouets . . . . .	5 F.B.
39) La locomotive « Pierrot » (maquette de locomotive d'après dimensions réelles) . . . . .	20 F.B.

#### BROCHURES

<b>La Coupe familiale</b> , par L. Mariller. Principes de coupe, enseignement de base, et applications pratiques, patrons, figurines. 144 pages . . . . .	47 F.B.
<b>Savoir coudre et raccommoder</b> , par Andrée Braive. Principes élémentaires et techniques de couture et de raccommodage . . . . .	12 F.B.
<b>Savoir tanner les peaux de petite taille</b> , par J. Sudre. Petit traité de tannage à la portée de l'amateur . . . . .	12 F.B.
<b>Savoir laver et repasser</b> , par M. Lamy. Recueil de principes et de conseils élémentaires sur le lavage et le repassage du linge . . . . .	12 F.B.
<b>Savoir alléger la tâche de la ménagère rurale</b> , par Elisabeth Choquet. Quelques conseils d'organisation rationnelle . . . . .	12 F.B.

L'almanach du cheminot français 1950, un volume de 300 pages (18 x 24) est en vente au prix de 38 fr. belges port compris. Vous y trouverez des reportages, des conseils pratiques pour bricoler, jardiner, des anecdotes, de l'humour.

## Zizi, fils d'agent, écrit à « Nos Vicinaux » :

Mon gran père chauffe du 45. Je mets ses godasses à la cheminée pour



Père Novel

Parais qu'il a reçu des dollars du plan Marshal,

Papa raconte qu'en France, un tramwayman a été renvoyé pour être entré au café.



mais il était entré avec son tram!

papa n'a pas attendu Novel pour prendre la bûche. Il est tombé de l'échelle du grenier



il a pas réparé les lattes cassées on a bien ri. Lui pas!

pour 1950, il a pris de bonnes résolutions

AYONS LE RESPECT ABSOLU DES CONSIGNES DE SÉCURITÉ

LE RISQUE D'ACCIDENT EST PARTOUT SONGEZ-Y TOUJOURS

## Est-ce vrai ?

« Nous avons trouvé au Home le véritable esprit de famille, indispensable à des vacances reposantes ».

« Nous n'avons qu'à louer le dévouement des gérants. Un enfant malade a reçu immédiatement tous les soins nécessaires exigés par son état ».

« Je crois que dans notre groupe, tous se feront membre du Home ».

« Avec notre cercle d'agrément nous avons rarement connu un aussi agréable week-end que celui que nous avons passé cette année au Home ».

Correspondent-elles à la réalité, toutes ces affirmations d'agents ? La parole est à ceux qui ont fait cette année un séjour à Wenduine.

A nouveau, nos dévoués délégués vous demanderont, cher lecteur, de verser la cotisation annuelle minimum de 10 fr. Est-ce trop, et oseriez-vous la refuser ? Pensez-y, le Home a besoin de votre modeste obole, non seulement pour vivre et pouvoir offrir des vacances à un prix modique à vous-même et vos familles, mais aussi pour pouvoir éventuellement étendre son œuvre, en particulier en ce qui concerne les appartements. D'avance, nous vous en remercions sincèrement.

Cette requête, nous l'adressons également aux **agents pensionnés** de la Société Nationale. Cette année, M. le Directeur-Général De Vos a pris la décision de leur faire parvenir gracieusement la présente revue. Plusieurs d'entre eux n'ont pas hésité à se faire membres du Home. Qu'ils renouvellent leur geste pour l'année 1950, et que les autres suivent cet exemple, en versant leur cotisation au C. C. P. 36.03,66 du Home de Repos. Eux aussi, nous les en remercions d'avance au nom des bénéficiaires de l'œuvre.

D'autre part, comme leurs collègues en activité de service, les agents pensionnés peuvent passer un séjour à Wenduine. Il leur suffit d'en exprimer le désir au Secrétariat du Home, 14, rue de la Science à Bruxelles, mais qu'ils choisissent de préférence des dates en dehors des vacances scolaires ; d'ailleurs, nous ne cessons de le répéter suivant l'avis de nombreux médecins : un séjour à la mer est plus profitable au printemps et en automne, qu'en plein été.

Pour terminer cet article, nous relevons une remarque faite par M. le Directeur-gérant Dons : « Il a été vraiment édifiant de voir à quel point les occupants ont respecté le mobilier, la tapisserie, la peinture. Le Home, entièrement rafraîchi au début de l'année, n'a pas subi de dégâts. Que les agents et leur famille en soient félicités ».

Le Comité, qui a constaté sur place, à son entière satisfaction l'exactitude de cette affirmation, exprime le vœu qu'à l'avenir il puisse toujours en être ainsi. Ce seront les agents eux-mêmes qui en bénéficieront les premiers.

Le Comité.

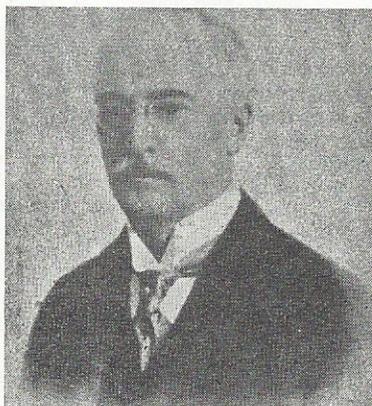
## A PROPOS DU MOTEUR DIESEL

*Elément d'avenir du chemin de fer*

### Une biographie de l'inventeur Rudolf DIESEL

**N**OUS avons des moteurs à explosion, des moteurs à vapeur, des moteurs à réaction, mais aucun d'entre eux ne porte un nom, si ce n'est le moteur Diesel, Rudolf Diesel fut un extraordinaire inventeur, et son nom est devenu un nom commun : les tracteurs Diesel labourent le sol, les navires à groupes marins Diesel sillonnent les mers ; cars Diesel et trains Diesel électriques roulent à travers les continents.

Fils d'un modeste ouvrier, Diesel naquit en Allemagne en 1858. Son père l'intéressa de bonne heure à la mécanique, puis le jeune homme fréquenta l'Ecole de commerce d'Augsbourg et fut diplômé de l'Ecole technique de Munich. Durant cette période, deux faits importants se produisirent : Diesel assista à une conférence du docteur Carl Linde, le pionnier de la science du froid industriel, et eut l'occasion de voir... un allume-cigare.



Au cours de sa conférence, le docteur Linde avait souligné que, dans la production de l'énergie mécanique à partir de la combustion du charbon, seul un pourcentage de 10 % de l'énergie fournie était récupérable. L'allume-cigare qui frappa l'étudiant fonctionnait de la façon suivante : de l'air était comprimé dans un cylindre, et l'élévation de température produite suffisait à enflammer une mèche imprégnée. Cette idée ne cessa de poursuivre Diesel.

Il se maria et se fixa à Paris, comme agent concessionnaire des appareils frigorifiques du docteur Linde, et commença de travailler ses propres problèmes à ses moments perdus. Il savait que, plus on comprime l'air, plus on l'échauffe. Pourquoi ne pas construire un moteur dans lequel l'air serait un comburant comprimé, avec un piston, à environ une seizième de son volume initial, ce qui lui permettrait d'atteindre une température de 1.000° Fahrenheit, soit 540° centigr. ; à cet instant, introduire une goutte d'huile dans la tête du cylindre, et la combustion refoulerait le piston ?... Voilà qui était simple, et Diesel se mit au travail. D'autres ingénieurs avaient essuyé des échecs sur cette question, mais Diesel s'y attaqua d'abord sur le papier. En 1893, les plans étaient prêts et Diesel publiait sa « Théorie et construction d'un moteur rationnel à combustion interne ». L'accueil

fut plutôt froid et le « moteur en papier », car il n'existait en fait que sur le papier, couvert de ridicule.

Cependant, l'industriel Krupp accepta de financer l'invention et, en août 1893, le premier moteur Diesel était prêt à fonctionner pour les essais. Nous voyons Diesel, dans son atelier d'Augsbourg, regardant avec anxiété son assemblage vertical, en forme de pompe, surmonté d'un volant tournant lentement. Le piston bougera-t-il ? Enfin, les yeux brillants d'émotion, Diesel abaissa un levier, introduisant ainsi l'huile vaporisée dans le cylindre où était emprisonné l'air comprimé.

Il y eut une explosion comparable à celle d'un coup de canon, et la pièce fut bombardée d'éclats de métal. Miraculeusement indemne, Diesel sauta sur ses pieds avec un cri de triomphe : « C'est ce que je désirais savoir », hurla-t-il. « Cela prouve que je suis sur la bonne voie. » Encore quatre années durant, il travailla avec acharnement et, un jour, ce que le monde d'alors comptait d'ingénieurs les plus célèbres se dirigea vers Augsbourg pour y contempler un moteur Diesel de 20 ch. qui étonna par ses qualités. Le moteur Diesel avait enfin triomphé. En 1912, l'inventeur était devenu célèbre en Europe ; il vivait dans un hôtel princier à Munich et l'argent affluait de toutes les usines Diesel des cinq continents.

L'avantage du moteur Diesel est de pouvoir utiliser les dérivés du pétrole les moins raffinés et les meilleur marché. Mieux encore, au début, Diesel essaya le charbon pulvérisé ; cela marchait mais encrassait le cylindre. Diesel utilisa également de l'huile de castor, de l'huile de palme, de l'huile de poisson et d'arachides. De l'asphalte et du goudron mélangés furent aussi employés ; même le petit lait peut faire tourner un diesel, quoique les ingénieurs ne le recommandent pas !!!

Mais la tragédie était proche. Dans la nuit du 29 septembre 1913, Rudolf Diesel traversait la Manche ; il se rendait à Londres pour assister à une réunion d'industriels et conférer avec l'Amirauté britannique. Deux amis accompagnaient, dont Georges Carels, directeur des usines Diesel de Gand. Le trio dina joyeusement, fit une promenade sur le pont et descendit vers les cabines. Un peu plus tard, Diesel frappa à la porte de Carels pour lui souhaiter bonne nuit. « Je vous verrai demain matin », dit-il, et ce furent ses dernières paroles. On trouva sa chemise de nuit sur son oreiller et sa montre sur sa valise. Une semaine plus tard, l'équipage d'un navire hollandais remonta un cadavre à bord ; il fut impossible de l'identifier, mais le porte-monnaie, le carnet de poche et l'étui à lunettes furent plus tard reconnus comme ayant appartenu au docteur Diesel. Avec la tension internationale déjà élevée et le problème de l'équipement des sous-marins en moteurs Diesel, des légendes mélodramatiques prirent immédiatement naissance : le bruit ourut que Diesel avait été jeté par-dessus bord par deux agents secrets allemands. Dans un article de journaux, un

homme prétendant avoir servi dans une unité sous-marine allemande raconta comment « le traître Diesel » avait trouvé la fin qu'il méritait. Toute ces histoires ont été imprimées au petit bonheur.

La vérité est que, derrière la façade de son palais de Munich, Diesel était au bout de son rouleau. Toutes ses propriétés étaient hypothéquées et il était guetté par la banqueroute; désirant une immense fortune pour pousser toujours plus avant la popularité de son moteur, il avait spéculé sur tous ses biens et avait tout perdu. Après sa mort, on découvrit que son passif dépassait 90.000 livres sterling, alors que l'actif permit d'en réaliser au plus 2.000. Il avait parlé des différentes méthodes de suicide avec son fils, et ce dernier, bien loin de penser que son père parlait sérieusement, avait suggéré que la meilleure fin consistait à se jeter d'un navire en marche. Les traversées de la Manche sont toujours propices à de tels desseins ! Il était seul, après une soirée de fausse gaieté. Il savait que le désastre était suspendu au-dessus de sa tête... Il monta sur le pont et là devant lui, s'étendaient l'obscurité et l'oubli...  
(Notre Métier).

## UN TRACTEUR lourd de 40 tonnes

**N**OUS avons relaté le projet de construction d'un gros tracteur à 4 essieux moteurs dont l'étude et la réalisation mettra une nouvelle fois à l'honneur les ateliers et les hommes de la rue Eloy.

Il s'agit cette fois de constituer un engin d'une conception nouvelle se présentant comme suit :

Deux moteurs G.M., l'un à côté de l'autre, uniraient leurs efforts à l'intervention d'un appareil coupleur et transmettraient ainsi leur puissance en parallèle à un embrayage hydraulique. Pour cette partie, nous utilisons les réalisations de la technique américaine; mais au bout de l'axe qui sort de l'embrayage hydraulique, nous entrons dans notre domaine où la solide et efficace boîte de vitesse, type Brossel, avec différentiel calculé bien entendu pour cette puissance accrue, viendra distribuer la puissance à deux boggies, semblables à ceux qui équipent l'A. R. 115 et les A. R. 284 et suivantes, dont il a été fait mention dans le numéro précédent.

A l'encontre de nos autres tracteurs, le poste de commande se trouvera au centre. Au droit des deux boggies, une caisse surbaissée contiendra à l'avant les deux moteurs et à l'arrière le réservoir, les batteries et les autres organes auxiliaires, permettant ainsi de la cabine centrale, de diriger la mise en marche dans les deux sens.

Nous aurons ainsi un tracteur lourd de 40 tonnes environ qui mis à grand ou à petit écartement, possédera une force de traction considérable pour tirer des trains lourds ou faire des manœuvres bref répondre à tous les desirata.

Avant guerre, le grand réseau a suivi avec intérêt les essais de nos automotrices et a tiré profit de nos expériences en matière d'automotrices légères à huile lourde.

Cet essai d'engin de traction à moteurs jumelés ne peut manquer d'intéresser la S. N. C. B. qui affronte des problèmes identiques aux nôtres sur ses voies secondaires.

# L'autorail-tracteur

L'A. R. T. 297 dont nous donnons la photographie ci-dessous, fait partie d'une série de 4 nouveaux tracteurs à 2 essieux, numérotés de 297 à 300.

Comme nous l'avons exposé dans le précédent numéro, les premiers essais de construction de tracteur ont été réalisés en l'estant les châssis existants, de nos premiers autorails à caisse de bois.

Il a paru utile d'établir les plans de construction d'un nouveau châssis, pourvu d'un mécanisme solide, en recherchant non plus la légèreté, mais au contraire en augmentant délibérément le poids mort, puisqu'on avait en vue la fonction « traction » des wagons, qui exige une parfaite adhérence au rail.

Le véhicule ci-dessous constitue un tracteur léger construit dans les ateliers de la Société Nationale des Chemins de Fer Vicinaux suivant le plan général des automotrices à deux essieux dont la Société Nationale possède 276 unités.

Il est équipé d'un moteur General Motors Diesel à deux temps, 6 cylindres, réglé pour une puissance de 165 H. P. à une vitesse de 1.850 tours par minute.

Au moteur est adjointe une boîte de vitesses, type Brossel donnant 2 gammes de 4 vitesses et dans le rapport de 1 à 5,45 pour les vitesses extrêmes.

L'embrayage est du type Komet Mécano à disoue unique.

A la boîte de vitesse est adjoit un dispositif de renversement de marche et un différentiel, au sortir duquel les deux essieux sont attaqués par une transmission à cardan.

Les ponts d'essieu sont à couronnes et vis sans fin avec rapport de réduction approprié au profil des lignes à desservir (24 x 5 ou 29 x 5 ou 27 x 4).

Les vitesses réalisées varient de 8,95 à 49 Km/heure, 7,35 à 40,5 Km/heure ou 6,4 à 34,8 Km/heure, selon les rapports de ponts utilisés.

L'effort de traction est d'environ 3.500 Kg., variable encore une fois selon les rapports de ponts.

Ce véhicule réalise des performances comparables à celles des locomotives à vapeur de 23 tonnes à vide, utilisées par la Société Nationale.

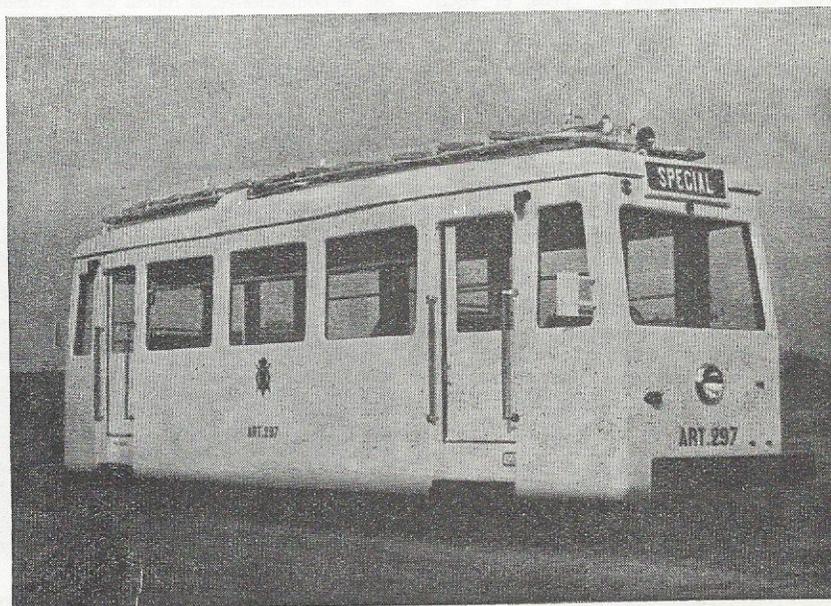
La consommation aux 100 Km. varie de 55 à 150 litres de gasoil, selon l'effort réclamé.

Le poids du tracteur, de construction entièrement métallique, est de 19.200 Kg. en ordre de marche.

Il est pourvu d'un frein à air comprimé, du type direct et automatique, et de sablières pneumatiques agissant simultanément sur les 4 roues, soit en marche avant, soit en marche arrière.

Le nouvel auto-tracteur possède deux postes de conduite et a été aménagé pour pouvoir, le cas échéant, servir à la traction des trains lourds de voyageurs. Dans ce cas, il peut lui-même transporter environ 25 personnes.

Ce rapide tableau donne une idée du travail réalisé par nos bureaux d'étude et nos ateliers dans le but de mettre au point le véhicule qui remplacera progressivement la locomotive à vapeur.





M. Vermeyen, Frans machiniste à Turnhout pensionné après 43 a. de service.



Mme Cl. Van Schuerbeek, nettoyeuse, pensionnée après 29 ans de service.



M. Baré, inspect. technique ppal à l'Adm. Cle, pensionné après 44 ans de service.



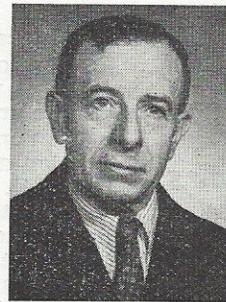
M. Fr. Dubrux, visiteur à Anderlues pensionné après 38 a. de service.



M. Arthur Malfer, chef de service de 1<sup>re</sup> classe a pris sa retraite le 1<sup>er</sup> octobre après 48 années de service.

Il débuta à Louvain, fut successivement commis à Sart-Risbart et à Chastre jusqu'en 1915.

Lors de la reprise par la S. N. C. V. il fut envoyé à Tournai, puis le 1<sup>er</sup> juillet 1926 il fut nommé chef de service à Overijsche ou il vécut les débuts de la ligne d'autobus Bruxelles-Overijsche.



M. Hens, tourneur, à Turnhout, pensionné après 48 ans de service.



M. Henri Raes, chef-piocheur, gr. des Flandres, pensionné après 49 ans de service.

M. Malfer, chef de service à Overysche.

## A l'Administration Centrale

Nous avons à mentionner le départ de M. Daniel Dehollander, chef de bureau au Secrétariat (service « Documentation - Archives »). Il entra aux Vicinaux le 21 novembre 1906, au bureau de M. Watelet à Ypres, et vécut la plus grande partie de sa longue carrière dans les « services provinciaux ».

Passant successivement d'Ypres à Bruges, puis à Gand, il fut transféré à Bruxelles en 1934. M. Dehollander qui, pendant 15 ans, vécut à la Bibliothèque sous les combles, ne connaîtra pas les vastes locaux modernes qui seront affectés bientôt au service « Documentation - Archives », dans l'ancien bâtiment remis à neuf !

Nous souhaitons une retraite heureuse au toujours si serviable bibliothécaire !

M. l'Ingénieur Charlier, qui depuis un certain temps était adjoint à M. Van Lierde, Ingénieur en chef à Hasselt, vient d'être transféré aux bureaux d'études de la Direction T. M.

## L'inauguration du prolongement de la ligne Dour-Quévrain

Samedi 29 octobre à Dour, s'est déroulée la cérémonie d'inauguration du prolongement de la ligne Mons-Dour jusqu'à Quévrain en présence de nombreuses person-

nalités parmi lesquelles nous avons remarqué M. Devos, Directeur Général, accompagné de MM. Coppée et Swinnen respectivement, Directeur du Groupe du Hainaut et Ingénieur Principal à l'Administration Centrale.

Après l'allocation de bienvenue prononcée par M. Harmegnies, bourgmestre de Dour, M. Devos prit la parole pour remercier le bourgmestre, il répéta que la Société Nationale était à la disposition des pouvoirs publics et donna rendez-vous l'an prochain à Elouges, pour l'inauguration du tronçon Dour-Elouges.

Le livre d'or signé, M. Harmegnies invita les personnalités à se rendre sur la Grand'Place où stationnait un tram spécial chargé de les véhiculer sur le nouveau tronçon de voie vicinale s'étendant jusqu'à Quévrain et desservant Wihéries, Audreghies et Baisieux.

Le dimanche 30 octobre, la ligne de Mons à Quévrain fut mise en service et tout porte à croire que sa construction contribuera efficacement à établir les indispensables contacts entre la région boraine et la frontière française, notamment vers Valenciennes.



La voiture d'inauguration fut décorée par cette sympathique équipe. (Photo prise par S. Jacquet).

### Légende :

TAINÉ Augustin.  
PIRET Paul.  
BARTHELEMY André  
DUPONT Jules.  
LUC Marcel.  
MERCIER Gilbert.  
HALLOT Abert.  
DELEUZE Henri.  
BLONDIAU Valère.  
PETIT Jean.  
DEDEKKER Henri.  
DUQUESNES Joseph.  
DUPONT Camille.  
GODART Louis.  
BEUGNIES Raoul.

# Vicinale

## L'Amicale des Résistants

Le 14 septembre dernier, l'Amicale des Résistants des Tramways vicinaux et autobus de Liège organisait son excursion annuelle. Cette fois, son but était Anvers avec visite du camp de tortures de Bredonck.

Tout bon Belge a le devoir de rendre visite à cet enfer où tant de patriotes ont touché le fond de la souffrance et de la misère humaine.

Le récent procès de l'ignoble sturmbahn fuhrer Schmitt a montré que le régime à Bredonck fut bien pire qu'à Buchenwald ou à Auschwitz.

On raconta sur place, aux participants, un des martyrs le plus frappant qu'ont subi beaucoup de prisonniers.

Ceux-ci mourant de faim, se laissaient parfois tenter par des déchets de légumes. Lorsque les S.S. s'en apercevaient, ils étaient battus puis enterrés jusqu'au cou. Ils se plaisaient alors à leur jeter du sable à la figure. Ce jeu durait parfois une heure ou deux et lorsque les victimes étaient sur le point d'expirer, elles étaient achevées à coups de poings et de bottes. Ceci en dit suffisamment.

Cette visite se termina par le dépôt d'une gerbe devant les poteaux d'exécution.

On reprit alors la route vers Anvers où eut lieu la visite du port et du jardin zoologique.

Disons, pour terminer que tout le monde fut satisfait et que déjà, l'on élabore des projets pour l'année prochaine.

J. HERPERS.

## Promotion au travail

Peu après la fin de la guerre, le Commissariat Général de la Promotion au Travail organisa dans diverses parties du pays des examens-concours pour désigner les meilleurs ouvriers-soudeurs de Belgique. A cette occasion, la S. N. C. V. mit ses locaux et son matériel à la disposition des examinateurs et plusieurs de nos ingénieurs firent partie du jury.

Au cours d'une cérémonie, où planait le souvenir du Roi Albert et à laquelle assista S. M. la Reine Elisabeth le délégué de notre société a reçu une splendide médaille à titre de remerciements.

A l'avenir, si des concours de ce genre sont encore organisés dans d'autres branches, nous ne manquerons pas d'inciter les ouvriers de nos ateliers à y participer. Qu'y a-t-il de plus beau pour un ouvrier qualifié que de recevoir l'insigne envié, le classant meilleur artisan de sa corporation? Nous avons des menuisiers, des peintres, des tourneurs de première plan, que l'industrie privée nous envie. Il faut leur donner l'occasion de se distinguer dans ces tournois en faveur du travail de qualité.

## Remise de décorations au groupe de Hasselt

Cette fois, c'était au tour du Groupe de Hasselt de réunir ses jubilaires.

On sait qu'un nouveau grand garage est en construction au dépôt de Hasselt. A l'étage, on vient de terminer les locaux destinés au réfectoire, attenants à la salle des douches et au magasin des bois.

C'est ainsi que d'ingénieurs menuisiers avaient construit de toutes

pièces une petite scène montée sur tréteaux dans l'encadrement d'une voûte bétonnée.

La vaste salle était décorée de guirlandes, de drapelets et de cordons tricolores portant les armes des Vicinaux. A gauche de la scène M. l'Ingénieur De Coster, spécialement chargé de la sonorisation, s'affairait devant son tourne-disques et vérifiait le contact du micro (mais oui, Monsieur!) qui allait servir à l'instant.

La salle était bien remplie de nombreuses épouses ayant tenu à accompagner leur mari. Après l'exécution de la Brabançonne, M. le Directeur Wilsens prit la parole. Il rappela que c'était la 2<sup>me</sup> cérémonie depuis la Libération et déclara qu'il était heureux que la Société Nationale put fêter ses agents méritants, dans son propre local. « Néanmoins, continua-t-il, de lourds soucis nous assaillent, d'inévitables nécessités obligent la Société à se séparer d'un certain nombre d'agents. C'est la rançon du Progrès, contre lequel on ne peut lutter, et qui nous oblige à nous séparer de piocheurs, de chaudronniers et riveurs.

« Mais cela n'affecte en rien les sentiments de reconnaissance que la S. N. C. V. doit à son personnel. Cette médaille témoigne de votre attachement à votre profession, votre famille peut être fière de vous. C'est un diplôme qui fait de vous un citoyen d'honneur.

« Portez cette décoration, sans fausse modestie, elle vous appartient, vous l'avez méritée ».

La chaleureuse exorde de cette improvisation fut saluée par des applaudissements nourris.

Par après, M. Wilsens, aidé de M. Van Lierde Ingénieur en chef, procéda à la remise des décorations. Puis, après que M. le Directeur eut levé son verre à la santé des agents et de leur épouse, M. Stas chef de mouvement à Hasselt, s'adressa à la Direction au nom des décorés:

Il veut, dit-il, remercier le Directeur d'avoir été un « bon patron », toujours compréhensif. M. Stas évoque, lui aussi, le spectre du chômage qui menace certains agents:

« Nous comprenons que le temps du « bon vieux tram » est révolu; nous comprenons les nécessités de la modernisation mais il n'est pas possible que des agents ayant 20 à 30 ans de service puissent être menacés de devoir recommencer ailleurs une carrière ».

M. Stas qui vient de recevoir la médaille pour 35 ans de service, demande à son Directeur de faire tout ce qui est en son pouvoir pour écarter cette menace constante qui assombrit l'avenir.

Puis, dans la fumée des cigares commence la partie récréative totalement improvisée. Sans piano, M. Giots, brigadier d'atelier, chanta une amusante chanson de tramway: « Jan Jan, trekt uw plan! » Puis le contrôleur Janssens, de Tongres, vint chanter « les quatre saisons » et réussit à faire reprendre en chœur une chanson... de gestes (!).

Pour terminer M. Gheysen, échevin d'Hasselt et chef de service pensionné, vint raconter de savoureuses histoires locales: il excelle d'ailleurs dans l'imitation des différents patois limbourgeois!

La foule se dispersa par après en fredonnant des airs connus chantés par Kees. Puis, un disque qui est à recommander à tous les « Masters of ceremony » des Vicinaux!

Et c'est ainsi que le Groupe du Limbourg a fêté ses jubilaires!

## LES PROPOS DU



## CONTROLEUR BOUDARD

Le Receveur. — Hier, au dépôt, vous aviez commencé à parler de la courtoisie.

Boudard. — Oui, je n'ai pu achever. Je vous avais dit que dans le train, qui me ramenait chez moi en Ardennes, un voyageur s'était plaint du comportement d'un receveur sur une de nos lignes. Voilà les faits: l'été dernier, un voyageur avait placé sa valise, sur la tablette joignant deux dossiers des banquettes, qui recouvrent moteur et batterie.

R. — Ça ne paraît pas indiqué?

B. — La valise dépassait légèrement et gênait le passage du receveur, lequel était assez ventripotent! Il s'enquiert du propriétaire et lui demande d'enlever la valise; l'autre refuse arguant du fait qu'il n'y avait pas de porte-bagages et que cet espace avait été conçu par nos ingénieurs dans ce but!

R. — On peut en douter!

B. — Evidemment, la valise peut basculer; cet espace sert au receveur à mettre sa planchette, ses feuilles-bagages et rien n'autorise le voyageur à utiliser cet emplacement.

R. — Simple tolérance les jours d'affluence.

B. — D'accord, mais le receveur se fâche, saisit la valise et la dépose violemment, paraît-il, sur la plateforme; nouvelles protestations, mots aigres-doux, menaces, intervention de tiers, etc., etc...!

R. — Qu'avez-vous répondu à votre interlocuteur?

B. — Qu'il n'y a aucun règlement qui tranche cette question, mais qu'il était dangereux de poser une grande valise, non calée, dans la nuque de trois autres voyageurs, par contre...

R. — Quoi donc?

B. — Par contre, le receveur aurait dû garder son sang-froid et surveiller son langage!

R. — Vous n'avez jamais été énermé, vous, par l'attitude de certains voyageurs?

B. — Et comment! Mais je me suis toujours dominé, je me répétais en moi-même: **c'est le client, c'est le client, c'est le client!**

R. — La méthode Coué alors? Je me porte bien, je ne me suis jamais aussi bien porté!

B. — A peu près. N'oublions jamais que nous sommes un « service public »; le client exige son confort.

R. — Enfin, le receveur avait raison et il avait tort! Vous êtes un « chèvre-choutiste »!

B. — Je suis marié depuis 20 ans, c'est tout dire!

R. — Et en plus nous sommes mariés avec le public, quel calvaire!

# CHRONIQUE SOCIALE

## La pension légale (suite)

Dans le numéro 22 de notre périodique, nous avons donné, à nos lecteurs, un bref aperçu d'ensemble sur la législation des pensions de vieillesse et de survie.

Dans le même numéro, nous avons également traité de la pension de vieillesse légale des salariés, de son champ d'application et des versements qu'il y a lieu d'effectuer.

Aujourd'hui, nous entamons l'examen des avantages accordés à cette catégorie de pensionnés.

### Chapitre III. — Avantages.

Les avantages, accordés aux salariés pensionnés, peuvent être subdivisés comme suit :

- 1) la rente acquise par les versements;
- 2) la contribution de l'Etat;
- 3) la majoration de rente de vieillesse;
- 4) le complément de pension de vieillesse.

Les trois premiers avantages sont accordés en application de la loi du 15-12-1937, coordonnée par l'Arrêté du Régent du 12-9-1946, tandis que le complément de pension de vieillesse est accordé depuis la Libération, en exécution du régime de la Sécurité Sociale.

#### I. — La rente acquise par les versements.

##### Destination des versements.

Les versements, dont question dans notre précédent numéro, sont effectués à capital abandonné, en vue de la constitution des rentes ci-après :

#### A. — Pour l'assuré du sexe masculin.

1) d'une rente de vieillesse à son profit et prenant cours, au choix de l'assuré, le mois suivant son mois anniversaire, entre 60 et 65 ans;

2) d'une rente de veuve au profit de l'épouse à condition que le mariage ait eu lieu avant l'entrée en jouissance de la rente de vieillesse;

3) si l'assuré est célibataire, veuf ou divorcé, le capital, assuré en vue de la constitution d'une rente de veuve, est réservé aux fins ci-après :

a) si l'assuré décède avant l'entrée en jouissance de sa rente de vieillesse, la moitié du capital destiné à assurer une rente de veuve est payée à ses descendants ou, à leur défaut, à ses ascendants;

b) si l'assuré est entré en jouissance de la rente de vieillesse et contracte mariage ultérieurement, une rente de veuve est payée à l'épouse. Si le pensionné décède sans avoir contracté mariage, la moitié du capital destiné à assurer une rente de veuve, est attribuée à ses descendants ou, à leur défaut, à ses ascendants.

#### B — Pour l'assuré du sexe féminin.

1) d'une rente de vieillesse à son profit et prenant cours, au choix de l'assurée, le mois suivant son mois anniversaire, entre 55 et 65 ans.

2) si l'assurée décède avant l'entrée en jouissance de sa rente de vieillesse, elle peut, à condition d'en exprimer la volonté, contracter une assurance-décès égale à 30 % de la rente de vieillesse. Cette assurance-décès ne peut être conclue qu'au bénéfice de personnes dont l'assurée est le soutien et qu'elle doit désigner. Si l'assurée est mariée, ladite assurance ne peut être contractée qu'en faveur de son époux.

#### Montant de la rente :

Le montant de la rente servie est déterminé par les versements et en proportion directe :

- 1) du nombre de versements annuels;
- 2) du montant de chaque versement;
- 3) de l'âge d'entrée en jouissance de la rente.

Il en résulte que le montant de la rente de vieillesse est variable pour chaque salarié pensionné. Le manque de place nous empêche d'insérer les différents barèmes de rentes, qui permettraient à chacun de calculer le montant exact de la rente de vieillesse.

Toutefois, nous donnons, dans le barème ci-dessous, un aperçu de la rente de vieillesse qu'un assuré du sexe masculin peut constituer à l'âge de 65 ans par :

- 1) un versement unique ou des versements irréguliers;
- 2) des versements constants.

La rente ainsi acquise est indépendante de la majoration de rente gratuite et du complément de pension. Cette rente est un droit absolu du pensionné; elle ne peut, ni lui être refusée ni être diminuée, quels que soient ses revenus ou son avoir, sa résidence ou même sa nationalité.

La personne qui, par exemple, à un moment donné, suspend ses versements, bénéficiera néanmoins, au moment de sa mise à la pension, d'une rente en fonction des versements effectués.

Tels sont les grands avantages du système de la capitalisation.

La destination des versements, exposée ci-dessus, a montré que la rente personnelle attribuée à l'assuré n'est pas le seul but des dits versements; cette rente sert aussi pour déterminer la rente de veuve lors du décès du mari. Si l'assuré décédé est célibataire, veuf ou divorcé, une rente est attribuée aux parents ou à ses enfants, mais toujours en fonction du montant de la rente constituée au moment du décès.

#### Barème applicable aux assurés obligatoires du sexe masculin, et assurés libres de 18 à 65 ans.

##### Rente de vieillesse à l'âge de 65 ans :

- a) pour un versement unique d'un franc;
- b) pour un versement constant annuel d'un franc, payable par douzièmes à la fin de chaque mois jusqu'à l'âge de 65 ans.

Age	Rente assurée	
	par un versement unique	par des versements constants
	Fr.	Fr.
18 ans	0,452	8,926
19 »	0,440	8,619
20 »	0,429	8,327
21 »	0,419	8,063
22 »	0,409	7,802
23 »	0,400	7,539
24 »	0,390	7,279
25 »	0,380	7,022
26 »	0,370	6,766
27 »	0,360	6,513
28 »	0,351	6,262
29 »	0,341	6,015
30 »	0,332	5,771
31 »	0,322	5,530
32 »	0,313	5,293
33 »	0,304	5,059
34 »	0,295	4,830
35 »	0,286	4,604
36 »	0,278	4,383
37 »	0,269	4,166
38 »	0,261	3,953
39 »	0,253	3,746
40 »	0,245	3,543
41 »	0,237	3,343
42 »	0,229	3,151
43 »	0,221	2,964
44 »	0,214	2,782
45 »	0,207	2,607
46 »	0,200	2,435
47 »	0,193	2,269
48 »	0,187	2,108
49 »	0,181	1,952
50 »	0,174	1,800
51 »	0,168	1,653
52 »	0,162	1,510
53 »	0,157	1,371
54 »	0,151	1,237
55 »	0,145	1,106
56 »	0,140	0,980
57 »	0,135	0,857
58 »	0,129	0,737
59 »	0,124	0,621
60 »	0,119	0,508
61 »	0,113	0,399
62 »	0,108	0,294
63 »	0,103	0,192
64 »	0,098	0,094
65 »	0,093	

## II. — Exemples d'application du barème ci-dessus.

### 1) Versements constants :

Un assuré effectue, à partir de l'âge de 20 ans, des versements de 25 fr. par mois; à l'âge de 21 ans il aura donc versé 300 fr. D'après le barème, un versement constant d'un franc par an à partir de l'âge de 21 ans, procure à 65 ans, une rente de 8,063 fr. Donc un versement constant de 300 fr. par an, de 21 à 65 ans, assurera à l'âge de 65 ans une rente de  $8,063 \times 300 = 2.418$  fr.

### 2) Versements uniques ou irréguliers.

Un assuré verse une somme de 600 fr. à l'âge de 25 ans et ensuite n'effectue plus de versements. Quelle sera sa rente à l'âge de 65 ans ?

D'après le barème ci-dessus, un versement unique d'un franc à l'âge de 25 ans procure à 65 ans une rente de 0,380 fr.; un versement unique de 600 fr. à l'âge de 25 ans assurera donc, à 65 ans, une rente de  $600 \times 0,380 = 228$  fr. Si ultérieurement il verse à nouveau, la nouvelle rente peut être calculée de la même façon.

(A suivre).

## PETIT LEXIQUE

**Poubelle** (voir p. 5). — Boîte à ordures, du nom du préfet de la Seine nommé Poubelle, qui en imposa l'usage à Paris.

**White Hall** (voir p. 2). — Large rue de Londres, percée sur l'emplacement d'un ancien palais, dont il reste la grande salle, voisine du palais de Westminster.

**Trafalgar Square** (voir p. 2). — Dénomination d'une place du centre de Londres, destinée à commémorer la victoire de l'amiral anglais Nelson en 1805, sur les flottes réunies de la France et de l'Espagne à Trafalgar, cap d'Espagne près du Détroit de Gibraltar.

**Antipodes**. — Lieu de la terre d'amétralement opposé à un autre lieu. Au figuré, employé dans le sens : tout à fait contraire : « votre raisonnement est à l'antipode du bon sens ».

## SAINT ELOI à EUGIES

Malgré toutes les difficultés découlant de notre métier, le personnel roulant du dépôt d'Eugies avait décidé de fêter dignement la Saint Eloi.

Dans ce but, un petit comité de camarades dévoués avait proposé d'organiser un petit banquet sans prétention.

Celui-ci a eu lieu à La Bouverie dans la salle « Echo Borain » mise gracieusement à leur disposition.

De bout en bout régna un entrain endiable, et chacun y alla qui d'une chanson ou d'une fine histoire, et ceci au son de l'accordéon joué par un virtuose accompagné par un violoniste.

Faut-il dire que nos camarades étaient accompagnés de leur femme ?

Cette petite fête se termina aux petites heures et tout le monde se retira enchanté en faisant le vœu de se retrouver plus nombreux encore l'année prochaine.

Le 10 décembre, nous avons organisé une grande soirée théâtrale, au cours de laquelle nous avons joué une pièce d'un de nos camarade Rurta, pseudonyme d'un agent d'Eugies, pièce intitulée « Mariage in vitesse » !

Tout ceci pour prouver que les « Traminots » d'Eugies n'entendent pas rester en arrière; sous peu d'autres surprises !

A. SAUSSEZ

## S. A. GLACERIES REUNIES

JEMEPPE s/SAMBRE

Glaces trempées SECURIT, de haute résistance au choc, à la flexion et à la torsion. - Glaces collées GLACETEX. Verre à vitres collé VERACETEX.



Ces produits suppriment le danger des blessures causées par les éclats de vitres. — Ils sont agréés notamment par : la Société Nationale des Chemins de Fer



Belge : la Société Nationale des Chemins de Fer Vicinaux; le Ministère des Transports; les plus importants constructeurs d'automobiles.

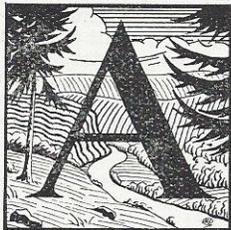
Ces produits répondent entièrement aux conditions de réception de l'American Standards Associations (A.S.A.).

AGENCE GENERALE DE VENTE :

**UNION COMMERCIALE  
DES GLACERIES BELGES, S. A.**

81, chaussée de Charleroi, à BRUXELLES

# Le Concours de Photographies 1949



U fur et à mesure de la réception des envois destinés à notre deuxième concours photographique, nous avons eu l'impression d'une amélioration dans la qualité des photos présentées.

Ce fut également l'avis de M. Van Crombrugge, Président de l'Association Belge de Photos et Ciné, qui, assisté, de MM. Caignie et Derijck, eut la lourde tâche de départager les concurrents.

Aucun nom ne se trouvait sous les photos exposées et elles n'avaient même pas été groupées ; néanmoins, parmi les 90 épreuves soumises par 15 concurrents, on reconnaissait assez aisément celles d'un même auteur.

Le jury s'arrêta d'abord devant le grand panneau qui rassemblait les paysages et scènes de rues.

L'envoi de M. Roels attira immédiatement l'attention pour son « peintre de rue » pris sur le vif à Londres, avec ses toiles accrochées aux grilles de Westminster.

L'église de Tongerlo de M. Peeters faillit emporter le 2<sup>me</sup> prix, mais on critiqua son ciel trop poussé au développement, faute d'un filtre adéquat et ce fut la scène des « enfants à la fontaine » du même auteur, qui l'emporta. Le jeu a été saisi au moment voulu. Cette photo prouve que la photographie est l'art de voir. Là où certains passent sans rien remarquer, le bon photographe trouve son sujet. S'il possède en surplus de la technique il produira des clichés dignes d'être montrés, non seulement dans le cercle familial, mais également à l'extérieur.

Nous avons reçu un envoi particulièrement remarquable, celui du fils d'un agent, M. Maurice Vander Bruggen, d'Assebroeck. Nous avons beaucoup admiré son « Moulin », mais le jury a préféré accorder le 3<sup>me</sup> prix à une de ses vues de Bruges « Vue sur le Dyver ». Il a su nous montrer les barques au repos à l'heure chaude d'une belle journée d'été ; l'ombre des platanes invite à la sieste et ajoute encore au calme émanant des vieilles maisons à pignons dentelés.

Le quatrième prix fut accordé à l'envoi de M<sup>lle</sup> Rosette Van Eeckhoudt, fille du Contrôleur de recettes de l'Administration Centrale, pour son joli groupe de maisons dans l'île de Marken, en Hollande, où le noir des volets bordés de blanc sur des murs sombres s'oppose avec netteté au gris du ciel bien ennuagé.

Nous nous en voudrions de ne pas citer la barque dans le parc du Rivierenhoof à Anvers, présentée par M. Akkermans (Schoten) qui a d'ailleurs reçu le prix d'encouragement de la rédaction de « Nos Vicinaux ».

M. Simoens, amoureux de la montagne, a pleinement réussi les chutes du Giesbach (lac de Brienz) le jury considéra que cette vue était facile à prendre alors qu'en réalité, le soleil se trouvait au-dessus de la chute !

M. Van Kerckove, Ingénieur Principal, à Anvers, a retenu l'attention du jury par une simple ferme campinoise très typique.

M. Jean Eugène n'a guère eu de chance, cette année ; nous lui conseillons d'être plus sévère dans sa propre sélection ; au lieu de faire les frais de 7 cartes postales sur papier velours, il eût mieux valu n'en faire que deux ou trois 18 x 24 ; dommage aussi que sa photo « Vendeuses de cierges » était floue.

En catégorie « sujets ferroviaires » la compétition fut tout aussi ouverte.

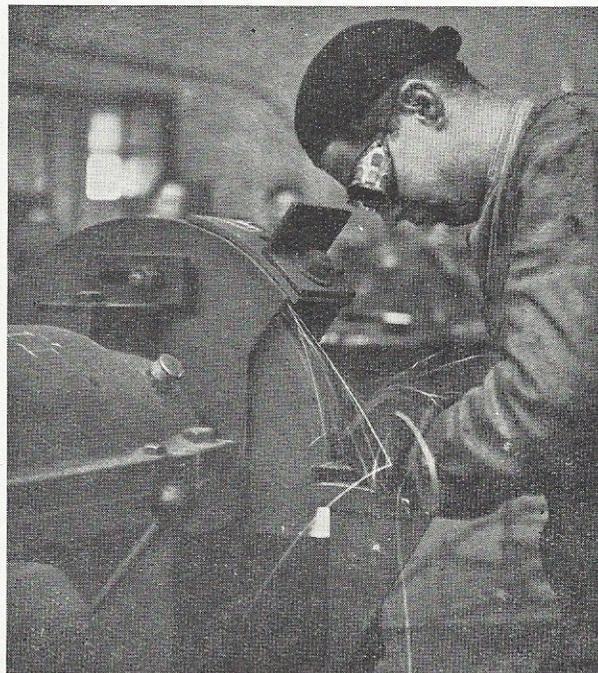
D'emblée le jury s'immobilisa devant l'ensemble des attitudes de métiers présentées par le lauréat de l'an dernier, M. Peeters, non seulement obtient de son « Rolleiflex » une extraordinaire netteté dans les détails, mais encore ses personnages sont admirablement centrés ; tout est bien balancé, la machine fait corps avec l'homme.

Les examinateurs n'hésitèrent pas longtemps pour accorder le 2<sup>me</sup> prix à une étude de mains gantées de fil, tenant des billets de tram ; il y avait là un bel effet de composition. M. Simoens a témoigné d'un esprit d'observation très original.

Les cerisiers en fleurs que l'on peut admirer au printemps sur la ligne Liège-Riemst ont été vus par M. Roels ; pour faire plaisir au rédacteur de « Nos Vicinaux », il a laissé entrer un petit tram dans son objectif ! L'ensemble très réussi lui a valu le 3<sup>me</sup> prix et l'assurance de voir sa photo en première page en avril prochain.

M. Vanderbruggen (Assebroeck) en eut le 4<sup>me</sup> prix pour sa photo excessivement vivante du « Changement

de l'archet ». Et à ce propos, nous devons expliquer à M. Voerman, un fidèle abonné de La Haye, que si malgré ses dix belles cartes postales, représentant du matériel de tramway de différents pays d'Europe, il n'a obtenu aucune récompense, c'est parce que le jury a trouvé ses envois trop statiques. M. Voerman a préféré avoir des « bogies » bien éclairées et posséder une photo documentaire en sacrifiant la note vivante.



A l'atelier de Merksem  
Photo Peeters.

En résumé, le concours 1949 se caractérise par la diversité des sujets traités ; il constitue à ce point de vue également une amélioration sur celui de l'an dernier.

Regrettons que tant d'agents, qui font régulièrement de la photo, aient négligé de nous envoyer ne fut-ce qu'une bonne épreuve ; nous ne citerons pas leurs noms mais nous les connaissons ! Signalons aussi l'abstention totale et peu compréhensible des agents du Hainaut.

Voici la liste des gagnants et d'une partie des photos sélectionnées :

## Catégorie 1. — Sujets ferroviaires.

1. « Aigiseur au travail ». — M. Peeters, contrôleur à Merksem, (200 fr. + 150 fr. en bons Gevaert).
2. « Etude (billets de tram) ». — M. R. Simoens, Administration Centrale, (150 fr. + 100 fr. en bons Gevaert).
3. « Cerisiers en fleurs » (ligne de Liège-Riemst). — M. E. Roels, Administration Centrale, (100 fr. + 100 fr. en bons Gevaert).
4. « Receveur tournant l'archet ». M. Vanderbruggen (fils d'agent) Assebroeck, (une photo-torche offerte par PHILIPS).
5. « Voiture de la ligne Berne-Worb ». — M. Voerman (La Haye).

## Catégorie II — Paysages - Scènes de rue.

1. « Peintre de rue, à Londres ». — Par E. Roels, (reçoit 150 fr. en espèces).
2. « Se rafraîchir un peu...! ». — Par M. Peeters, (reçoit une photo-torche offerte par PHILIPS).
3. « Vue sur le Dyver à Bruges ». — M. Vanderbruggen, Assebroeck, (reçoit 100 fr. en bons Gevaert).
4. « Ile de Marken ». — M<sup>lle</sup> Rosette Van Eeckhoudt, (reçoit 50 fr. en bons Gevaert).
5. « Au Rivierenhof ». — M. Akkerman (Schoten), (reçoit un livre sur la photographie, prix d'encouragement de « NOS VICINAUX »).
6. « Chutes du Giesbach ». — M. Simoens (Bruxelles)
7. « Tram à Lisbonne ». — M. Neijns (Malines).

# Statistiques de nos accidents de travail

## TABLEAU COMPARATIF DE LEUR TAUX DE FREQUENCE

(nombre d'accidents ayant entraîné plus d'un jour de chômage, par millions d'heures d'exposition aux risques)

Groupe de	Anvers	Flandres	Hainaut	Nam.-Lux.	Liège	Louvain	Bruxelles	Limbourg	Réseau
<b>Année 1948.</b>	27,9	30	56,9	42,3	39,5	24,2	42,6	—	38,8
<b>Année 1949.</b>									
1 <sup>er</sup> trimestre.	29,4	27	48	35,5	21,1	19,6	33,3	34,9	32,5
2 <sup>me</sup> trimestre.	16,75	22,1	51,5	50,8	27	22,4	27,4	17,2	31,2
3 <sup>me</sup> trimestre.	21,4	28,8	64,9	54	22	14	24,8	47,75	36

## TABLEAU COMPARATIF DE LEUR TAUX DE GRAVITE

(nombre de jours de chômage, par millier d'heures d'exposition aux risques)

Groupe de	Anvers	Flandres	Hainaut	Nam.-Lux.	Liège	Louvain	Bruxelles	Limbourg	Réseau
<b>Année 1948.</b>	2,83	4,48	1,97	5,55	3,80	2,71	2,12	—	3,14
<b>Année 1949.</b>									
1 <sup>er</sup> trimestre.	0,84	0,36	6,12	1,08	0,24	0,24	0,39	0,25	1,68
2 <sup>me</sup> trimestre.	1,28	0,34	2,56	0,77	0,61	0,39	6,94	0,18	2,06
3 <sup>me</sup> trimestre.	0,39	0,42	0,76	1,58	0,21	0,45	0,34	18,50	1,57

## UNE NOUVELLE LIAISON

**T**REMELOO est un petit village brabançon dont le nom est connu jusqu'aux antipodes, car c'est là que naquit le Père Damien, qui alla évangéliser les lépreux dans l'île de Molokai, en Océanie !

Avant-guerre, Tremeloo, était traversé par deux voies vicinales (voir p'an ci-contre), la première venant de Lierre, passait par Putte et par Tremeloo jusqu'à Werchter ; le trafic-voyageurs y est suspendu actuellement et est assuré par une ligne d'autobus vicinale. La seconde voie venant d'Aarschot, traversait une vaste plaine ; d'un côté de la voie se trouvait un terrain d'aviation, de l'autre un... hippodrome !

Durant la guerre les Allemands firent démonter la voie vicinale et annexèrent l'hippodrome au champ d'aviation de Keerbergen.

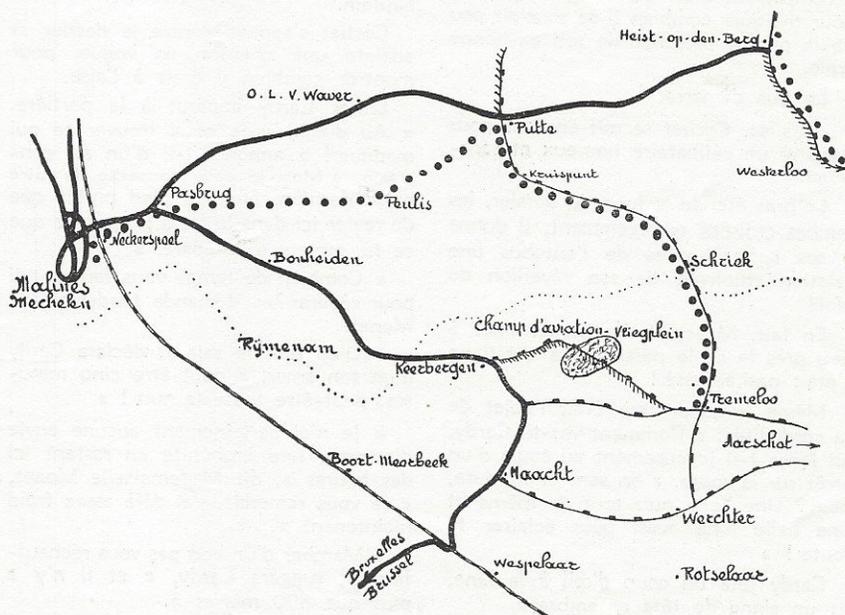
La Société Nationale, à la demande de l'Administration Communale de Tremeloo, a fait construire une nouvelle voie afin de faciliter, comme avant-guerre, le déplacement des ouvriers de cette région vers Malines. La ligne suit la route macadamisée de Tremeloo à Keerbergen et fut construite en grande partie en accotement ; elle a été mise en exploitation à la fin du mois d'octobre.

Sur le plan apparaît également le tracé de la ligne d'autobus dont nous parlons plus haut, Malines-Putte-Schriek-Tremeloo. Ce « bus »

emprunte sur **tout son parcours** deux routes magnifiquement macadamisées ; le trajet en est rendu ainsi très agréable, et nous traversons une région maraîchère très riche. Les fermes sont propres et coossues, les serres semblent sortir de terre tant on en construit de nouvelles. C'est un immense potager qui s'étend à perte de vue ; en fin de parcours ap-

parais ent les sapins de la Campine brabançonne, nous ne sommes qu'à 3/4 d'heure à pied de Keerbergen, l'autorail nous y mène par la nouvelle jonction, en quelques minutes.

La ligne d'autobus Malines-Tremeloo est vraiment exceptionnelle et l'on se prend à soupirer : « Ah ! si toutes nos lignes d'autobus avaient de telles routes ! ».



La neige durcie recouvrant la place du Marché, scintillait sous les rayons de la lune blafarde, qui éclairait également le petit autobus régional, prêt à faire le dernier voyage de la journée vers son village d'origine.

Mademoiselle Monet, l'employée du bureau de poste, arriva portant une grande valise ; elle était accompagnée de sa sœur mariée, chez qui elle était venue passer son congé de Noël et qui était encombrée de paquets appartenant à Mademoiselle Monet.

Ben, le jeune receveur mit la valise dans le porte-bagage. Mademoiselle Monet vint soulager sa sœur de ses paquets, les entassa sur un siège de la voiture et revint bavarder sur le trottoir.

« Et n'oublie pas de... » disait la sœur, lorsqu'elle s'arrêta net et poussa du coude Mademoiselle Monet.

Le jeune Cochet, fermier des environs, montait dans l'autobus.

« Oh, LUI ? » dit Mademoiselle Monet d'un ton dédaigneux, je ne lui ai plus jamais adressé la parole, depuis ce jour-là !

A l'intérieur de l'autobus, Cochet se mit à choisir une place.

« A qui appartiennent ces paquets, Ben ? » demanda-t-il avec circonspection.

« A Mademoiselle Monet, » répondit Ben en riant, et immédiatement Cochet alla s'asseoir sur un siège à l'avant.

Cardy, le jeune et sympathique concessionnaire de la ligne, se mit au volant. Mademoiselle Monet s'empressa de prendre place et se mit à disposer ses paquets.

Cardy se retourna pour jeter un coup d'œil sur ses passagers. Cochet, assis près de la portière-avant, attira l'attention de Cardy et discrètement, d'un geste du pouce, lui signala la présence de Mademoiselle Monet dans l'autobus.

Le jeune fermier, aux joues rebondies, fit alors une moue significative, accompagnée d'un clin d'œil expressif, pour indiquer combien il se souciait peu de la proche présence de son ex-bonne amie.

Le bus démarra.

Ausûtôt, Cochet se mit en frais pour paraître un célibataire heureux et sans-souci.

Le bras étendu le long du dossier, les jambes croisées négligemment, il donna à ses connaissances de l'autobus une relation enjolivée de son réveillon de Noël.

En fait, Mademoiselle Monet était à peu près la seule passagère à qui il ne s'était pas adressé !

Même le conducteur était l'objet de sa cordialité : « Comment vas-tu Cardy, lui lança-t-il joyeusement au cours d'un arrêt sur la route. « on sent la froidure, hein ? Une belle nuit tout de même et une belle lune aussi pour éclairer ta route ! »

Cardy jeta un coup d'œil à la lune, fit un signe de tête et embraya.

# SONATE



## au clair de lune

Mais à l'arrêt suivant, il considéra la lune avec plus d'attention et d'un air pensif. Un kilomètre plus loin il murmura : « Oui, peut-être que la lune peut m'aider à voir mon chemin ».

A l'arrêt suivant, il appela Ben auprès de lui.

« Combien de passagers vont jusqu'au terminus ? » demanda Cardy.

« Rien que Mademoiselle Monet et Cochet le fermier », répondit Ben. « Pourquoi ? »

« Tu es un bon garçon, mais tu parles trop, » répondit Cardy en souriant.

Ainsi, à l'exception de Mademoiselle Monet et de Cochet, le bus était vide lorsqu'il atteignit le dernier kilomètre avant le village.

Et alors, le moteur après avoir craché et éternué, s'arrêta brusquement.

Cardy, l'air furieux, descendit sur la route, ouvrit le capot et commença à chipoter à l'intérieur. Ben, désireux de se rendre utile, se vit ordonner de rester en arrière et de cesser de souffler dans le cou de son patron.

A l'intérieur du bus, Mademoiselle Monet rassemblait ses paquets d'un air hautain.

Cochet s'appuya contre le dossier et sifflota une chanson en vogue, pour montrer combien il était à l'aise.

Enfin, Cardy apparut à la portière. « Au diable si je peux trouver ce qui manque ! » annonça-t-il d'un air contrarié. « Mais je vous conseille de faire cette dernière étape à pied plutôt que de rester ici dans le froid jusqu'à ce que ce f... moteur soit réparé. »

« Combien de temps vous faudra-t-il pour réparer ? » demanda Mademoiselle Monet.

« Dieu seul le sait », déclara Cardy d'un ton amer, « peut-être cinq minutes, peut-être toute la nuit ! »

« Je n'ai certainement aucune envie d'attraper une bronchite en restant ici des heures », dit Mademoiselle Monet, « je vous remercie, j'ai déjà assez froid maintenant ».

« Marcher d'un bon pas vous réchauffera », suggéra Cardy, « et il n'y a plus que 800 mètres ».

« Oui, et que faites-vous de ma valise, répliqua-t-elle ? J'en aurai besoin pour mes effets de nuit, et je n'ai pas l'intention d'attendre toute la nuit que l'autobus me les apporte. Eh bien, Ben n'a qu'à porter ma valise, c'est tout, c'est bien trop loin pour que je la porte moi-même durant tout ce trajet. »

« Impossible », riposta Cardy, « Ben doit rester ici pour m'aider. Cochet va vous donner un coup de main pour la valise, n'est-ce pas Cochet ? »

Cochet fit semblant de ne pas entendre. « Vous porterez bien la valise de Mademoiselle Monet, n'est-ce pas Cochet ? »

« Non, je... je pense que je vais rester près de vous pour vous aider si c'est nécessaire, murmura Cochet, ainsi Ben pourrait accompagner... »

« Un peu de bon sens ! » interrompit Cardy d'un ton incisif, avez-vous l'expérience... euh... mécanique de Ben ? Alors ? »

« Je n'ai aucun désir de m'imposer à M. Cochet », dit Mademoiselle Monet d'un ton pincé.

« Là n'est pas la question, s'écria Cardy. Un homme bien éduqué peut-il voir une femme portant une lourde valise sur une longue route, sans l'aider ? »

C'est un devoir pour un homme bien né de se présenter et d'offrir ses services. N'est-ce pas vrai ? »

« Oh ! ça va, acquiesça Cochet, si vous le présentez de cette façon... ! »

Il s'empara de la valise et gagna le milieu de la route. Mademoiselle Monet, ses paquets sous le bras, se mit à le suivre quelques pas en arrière. Cardy suivit des yeux les deux ombres éclairées par la lune, puis il s'assit dans l'autobus et alluma sa pipe.

« Et ce moteur ? » demanda Ben étonné.

« Ça ne presse pas, dit Cardy, et de toutes façons je n'ai qu'à ouvrir l'admission d'essence ».

Une demi-heure plus tard, l'autobus pénétra dans le village.

Au milieu de la rue, une large silhouette agitait les bras.

L'autobus s'arrêta et Cochet serra chaleureusement la main du conducteur.

« Nous avons bavardé, dit le jeune fermier d'un air radieux, en marchant sous le clair de lune, et d'une chose à l'autre, eh bien, nous nous sommes expliqués et voilà, dès demain matin, je vais m'occuper de la publication des bans ! Et tu sais, mon vieux, je t'en suis très reconnaissant ».

Lorsque le petit autobus eut été garé pour la nuit, Ben se tourna vers son patron.

« Cette nouvelle va être une surprise pour beaucoup, remarqua-t-il. Vous m'excuserez de le dire, mais au village on racontait que Mademoiselle Monet ayant perdu le fermier Cochet, s'était mise dans la tête de vous épouser. »

Cardy se mit à rire doucement et dit : « C'est à moi que tu apprends cela ? »

(Adapté de l'anglais.)

Nous vous  
souhaitons  
un joyeux  
Noël !

## Un bon conseil : Montrez ces recettes à votre femme !

### BUCHE DE NOEL

Faire un savoie avec quatre jaunes d'œufs, un verre de sucre en poudre, un verre de farine et les quatre blancs battus en neige. Mettre dans un moule plat et grand ; la pâte doit être épaisse de 1 cm. Laisser refroidir, enlever du papier, recouvrir de crème au chocolat, rouler et garnir de fruits confits et de noix.

### BUCHE AUX MARRONS

500 gr. de marrons cuits et épluchés, réduits en une purée fine aussi sèche que possible. Parfumer avec 1 c. de rhum. Incorporer 125 gr. de sucre cuit en sirop dans un peu d'eau et 125 gr. de margarine. Former une pâte bien lisse et la mouler en forme de bûche dans un torchon

humide. Laisser reposer plusieurs heures. Recouvrir d'une épaisse crème moka parfumée au chocolat, ou simplement glacer au chocolat. Eten- dre au couteau ; faire des stries à la fourchette pour simuler l'écorce ; saupoudrer de sucre fin imitant la neige. Entourer de houx.

### CREME MOKA ET GLAÇAGE

1 jaune d'œuf, 60 gr. de beurre, 60 gr. de sucre semoule, chocolat râpé. Faites ramollir le beurre près d'une source de chaleur, puis battez-le jusqu'à ce qu'il devienne crémeux. Ensuite incorporez-y le chocolat râpé, le jaune d'œuf, puis le sucre, tout en battant bien. Pour confectionner le glaçage, faire fondre du chocolat ou du cacao sucré et vanillé dans très peu d'eau, ajouter un peu de beurre ou de margarine.

L'abondance de copie nous a obligé, le mois dernier, à passer sous silence le départ de M. Malfer, chef de service à Overijsche. Il a été remplacé par M. Rombout, qui a pu s'initier rue Bara, aux multiples questions de détails constituant la vie d'une exploitation d'autobus.

La station vicinale d'Overijsche n'est pas seulement le point de départ d'une importante ligne d'autobus vers Bruxelles mais également le terminus d'une ligne ferrée à grand écartement qui part de la Station-Etat de Groenendaal, située sur la ligne S. N. C. B. Bruxelles-Namur.

L'arrêté de concession de cette ligne porte la date du 15 février 1892.

Deux ans plus tard, le 15 juillet 1894, elle était ouverte à l'exploitation. Il semble qu'à l'époque on ait opté pour le grand écartement, à cause de la faible longueur de la ligne et des transports pondéreux considérables que l'on envisageait.

Dans l'étude préliminaire de la ligne on peut lire :

« Quand on considère que le transport d'un wagon de charbon coûte autant de La Hulpe (gare proche sur la même ligne Etat) à Overijsche, que des charbonnages à La Hulpe, on se fait une idée exacte de l'utilité de la ligne ».

(Cette comparaison ne serait certes plus valable aujourd'hui, mais on touche ainsi du doigt la raison pour laquelle certaines lignes vicinales ne sont plus viables, les raisons économiques qui ont justifié leur création ayant été complètement modifiées. Il n'en est heureusement rien pour Groenendaal-Overijsche, car d'autres éléments sont entrés en jeu.)

Le rendement de la ligne répondit aux espoirs des dirigeants et le nombre de wagons transportés subit une courbe ascendante dont le point culminant se situe en 1928 où l'on totalisa 28.900 wagons !

Depuis lors la chute est verticale, mais néanmoins, le trafic est important de l'ordre de 20 wagons (Etat) par jour et va s'amplifiant largement durant les mois d'hiver, la période faible s'étendant de mai à fin juillet.

Nous tractionnons au départ de la gare d'échange de Groenendaal, des wagons de charbon et de fumier naturel destinés aux nombreux scieristes des environs dont l'un possède même un raccordement jusqu'à l'entrée de son exploitation. Nous transportons également des bois que nous livrons à quelques grandes scieries de la région.

## De Groenendaal à Overijsche...



Photo Off. Nat. Débouchés agric.

## ... vers le Pays du Raisin

Nos gares de Hocilaart et d'Overijsche possèdent des bascules depuis quelques années et ces dispositifs sont très appréciés par la clientèle.

A Hocilaart également, deux grossistes-marchands y garent chacun une grue montée sur roues.

La question du chômage des wagons entre ici particulièrement en ligne de compte. Cette ligne isolée ne vit que de l'échange de wagons avec l'Etat, qui est un « fournisseur » particulièrement exigeant ! Les délais de 8 heures impartis pour le déchargement doivent être respectés il importe donc que nous transportions les wagons à pied d'œuvre, pour déchargement, dans le temps le plus court possible.

C'est pourquoi la manutention mécanique, complétée par la possibilité de peser les camions distributeurs, offre des avantages économiques qui permettront à cette ligne « ma chandises » de prospérer malgré la concurrence acharnée du camion automobile. C'est d'ailleurs les effets de cette concurrence qui amenèrent nos dirigeants à appliquer, après la dernière guerre le tarif combiné, qui fut généralisé par après sur l'entièreté des deux réseaux.

Pour la traction des wagons, nous disposons de quatre locomotives, dont trois sont en service. Parmi elles, il faut signaler la puissante et curieuse 283.

Elles ont toutes été équipées du frein Westinghouse.

En venant de Groenendaal le tracé de la voie présente après Hocilaart, un léger plan incliné dans lequel s'insère une courbe ; au retour, les trains de « vides » ont à parcourir l'autre versant de la colline, présentant une courte montée d'un pourcentage élevé, qui est un constant souci pour nos machinistes !

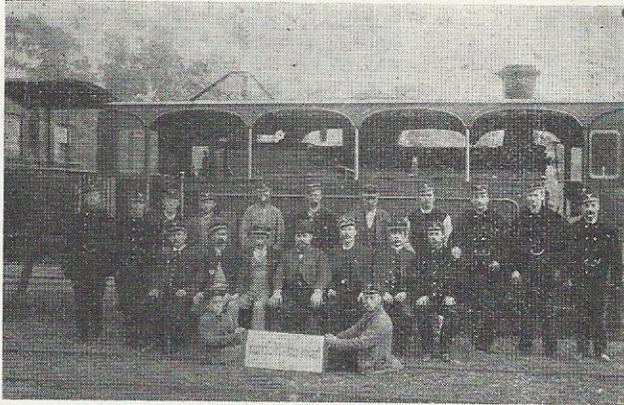
Signalons que depuis un an le trafic voyageurs s'opère par autobus.

L'adjonction d'un autorail-tracteur à moteurs jumelés permettra assurément une exploitation plus souple et plus rapide dont bénéficiera notre clientèle de scieristes. Cette prospère région d'Hocilaart a fêté, il y a quelque temps le centenaire de la naissance de Félix Sohier, l'homme qui, en construisant la première serre, en 1866, devait donner le départ à la viticulture sous verre dans notre pays.

Rappelons que la production annuelle du raisin belge s'élève à 12.000.000 de kgs.

Il nous a paru utile de faire mieux connaître la participation de la S. N. C. V. à la prospérité de cette industrie nationale.

## Hors du vieil album



Voici le personnel du dépôt d'Overysse... au début du siècle !

On y voit M. Favoreel, entouré de ses agents. Nous espérons que parmi nos pensionnés, il y en a qui se reconnaîtront.

Jean : « As-tu déjà été pris dans un accident de chemin de fer ? »

Jacques : « Oui, une fois, j'étais dans un train et en passant dans un tunnel j'ai embrassé le père au lieu d'embrasser la fille »

— « Et comment Simpson est-il mort ? »

— « Un homme derrière lui, sur la plate-forme du tram, l'a tué en tournant trop vite les pages de son journal ».

# ENGLEBERT



LE PNEU VELO DE QUALITE.

IMP. HAVAUX. NIVELLES (BELGIQUE). - TEL. 99.

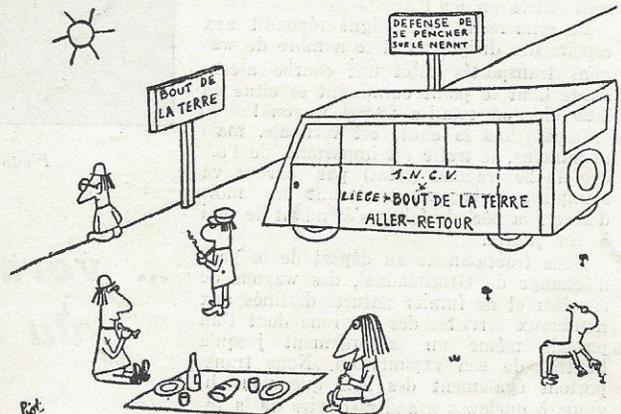
Pour tous lessivages

**Persil**

c'est un produit



Il a bien mérité ce poste: il est sorti premier prix du Conservatoire.  
(Notre Métier)



Si la terre était plate!