

Nos VICINAUX

5^e ANNEE - N° 25

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

M A I 1950



Sur la ligne Liège-Riemst à travers les vergers en fleurs.

(Photo E. Roels).

La Nouvelle Sous-Station

A ANDERLUES

I. L'équipement de la sous-station qui avait été presque entièrement détruit par faits de guerre a été remplacé par un équipement moderne à fonctionnement complètement automatique.

Il comporte en ordre principal :

- deux groupes redresseurs S. E. M. avec cuvé métallique scellée de 1.000 amp.
- cinq départs de feeder à réenclenchement automatique.

La première photo montre les armoires qui contiennent l'équipement d'automatisme générale, les appareils généraux et l'équipement des câbles de retour de courant.

II. En vue de pouvoir améliorer la ventilation, les cuves des redresseurs ont été montées dans des cellules.

La seconde photo montre à gauche une cellule avec portes fermées, à droite une cellule avec portes ouvertes.

On aperçoit dans le fond de la cellule :

1°) à droite, le disjoncteur ultra-rapide à retour de courant.

2°) au dessus du redresseur les connexions entre transformateur et cuve qui sont réalisées en barres nues et non plus en câbles isolés. Les appareils auxiliaires sont montés sur l'une des portes de la cellule du redresseur; ceci rend les connexions aisément accessibles.

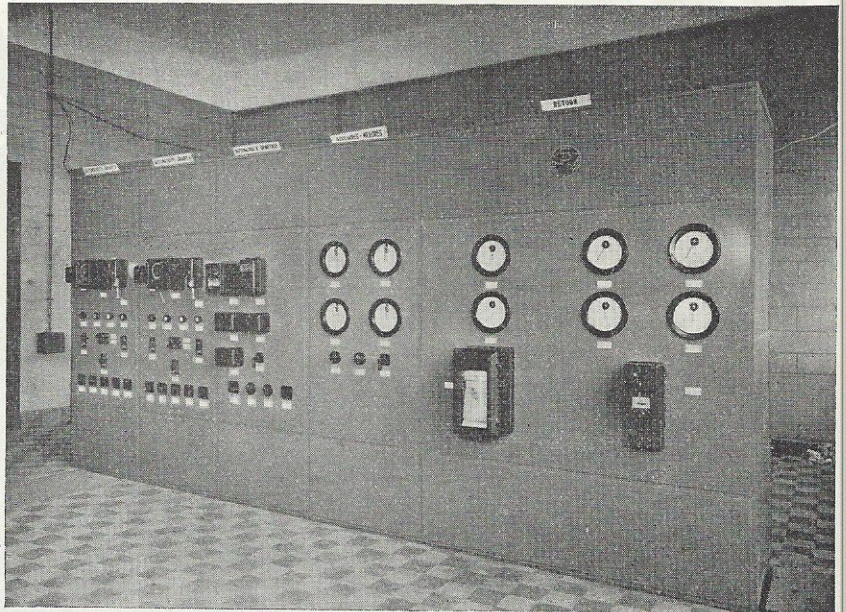


Photo S. E. M.



Photo S. E. M.

Appel aux Distributeurs

Les numéros non distribués à ce jour, doivent être renvoyés « en service » à la Rédaction, 14, rue de la Science, Bruxelles.

NOS VICINAUX

5^e année.

Rédaction : 14, rue de la Science, 14

Téléphone : 12.01.80

★

Abonnement d'un an (6 numéros) :

BELGIQUE : 20 Fr. B.

ETRANGER : 25 Fr. B.

C. C. P. Soc. Nat. Chemins de Fer

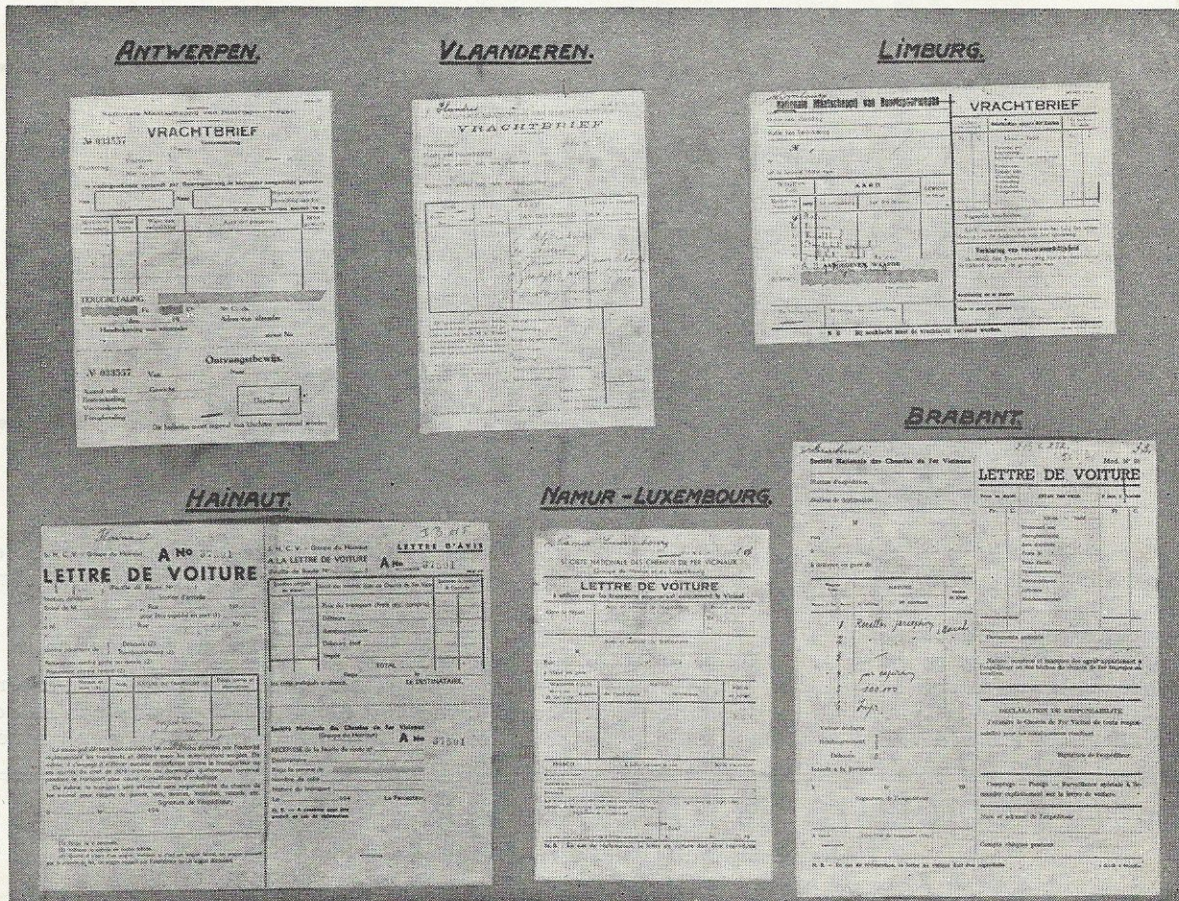
Vicinaux : 32.27

(Mentionner Abonn. « Nos Vicinaux »)

★

Cet organe d'information est distribué gratuitement aux agents de la S.N.C.V. et paraît aussi en néerlandais sous le titre « Onze Buurtspoorwegen ».

Organiser c'est simplifier



Quelques modèles de « lettre de voiture » utilisées auparavant dans nos groupes.

A son tour la lettre de voiture a fait l'objet d'un examen de la Commission de la Normalisation des Documents de Perception. Ce document, dont la production est, en principe, requise pour toute expédition, est établi chaque jour par centaines.

La lettre de voiture constitue la pièce de base sur laquelle le préposé aux marchandises trouve tous les éléments, qui lui permettent d'établir la feuille de route, et notamment les noms et les adresses de l'expéditeur et du destinataire, les points de départ et de destination, la nature et le poids de la marchandise expédiée, le tarif demandé etc.

Le modèle uniformisé n° E/623.2:4 de lettre de voiture a été conçu de façon à rendre aussi compréhensible que possible pour l'expéditeur les différentes indications requises, qui figurent dans le même ordre sur la feuille de route uniformisée E/623:1, qui est à remplir par le préposé aux marchandises.

Ce document appelé à être utilisé dans tous les groupes permettra à un expéditeur, qui s'est procuré des lettres de voiture à Bruxelles de s'en servir pour remettre ses expéditions dans n'importe quelle station vicinale du pays.

Ceci n'était guère possible précédemment étant donné que chaque groupe avait son propre modèle de lettre de voiture.

Le tableau ci-contre donne une idée de la diversité qui existait à ce sujet.

APRES

Société Nationale des Chemins de Fer Vicinaux.		
LETTRE DE VOITURE.		
STATION DE DEPART	STATION DE DESTINATION	NUMERO DE LA FEUILLE DE ROUTE
EXPEDITEUR M		CCP
Rue		A
DESTINATAIRE :		
Rue		A
NATURE de l'emballage	WAGONS - COLIE du cont. enl.	POIDS en kilogr.
	WAGONS - COLIE NOMBRE	
FRANCO		NON FRANCO
Je demande : (1)		
REMBOURSEMENT		
D'BOURSES		

Le transport sera effectué sans responsabilité de Chemin de Fer Vicinal pour manque d'emballage ou

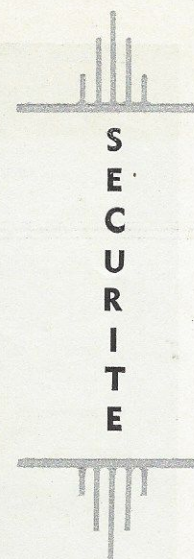
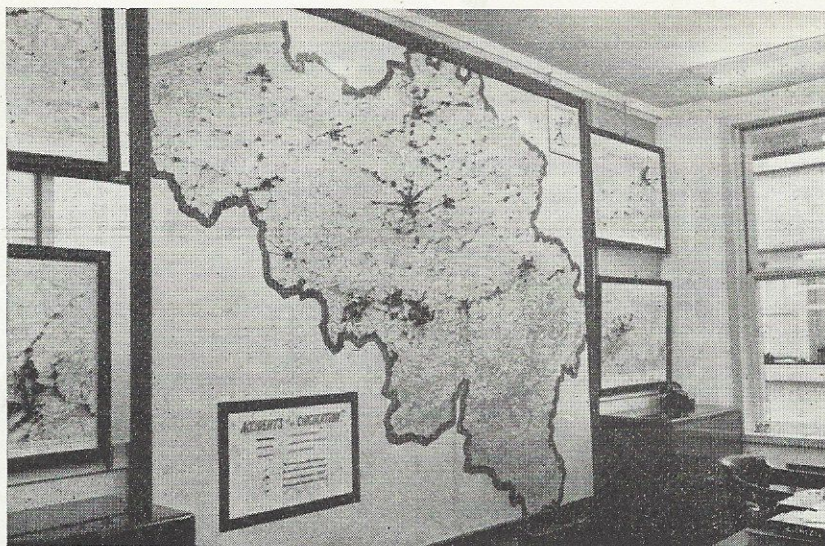
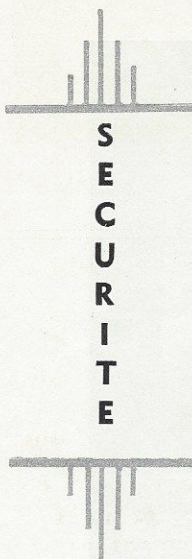
Signature de l'expéditeur,

Je délivre à domicile le poids - décombrement - surveillance spéciale de charge.

En cas de réclamation à la lettre de voiture émise, je reproduis.

REÇU EN ENVOI DE A. LE REPOSE,

PRÉVENTION DES ACCIDENTS



Le service de Sécurité de l'Administration Centrale a remis fin mars, au Conseil d'Administration, un copieux rapport accompagné de tableaux-statistiques traitant des accidents de travail survenus au personnel de la S. N. C. V. au cours de l'année 1949.

A l'intention de nos lecteurs nous en avons extrait les données essentielles.

1949 s'élève à 803 contre 1.085 en 1948 ce qui représente une diminution de 26 %.

Nombre d'accidents.

Le nombre d'accidents avec chômage en service pour l'année

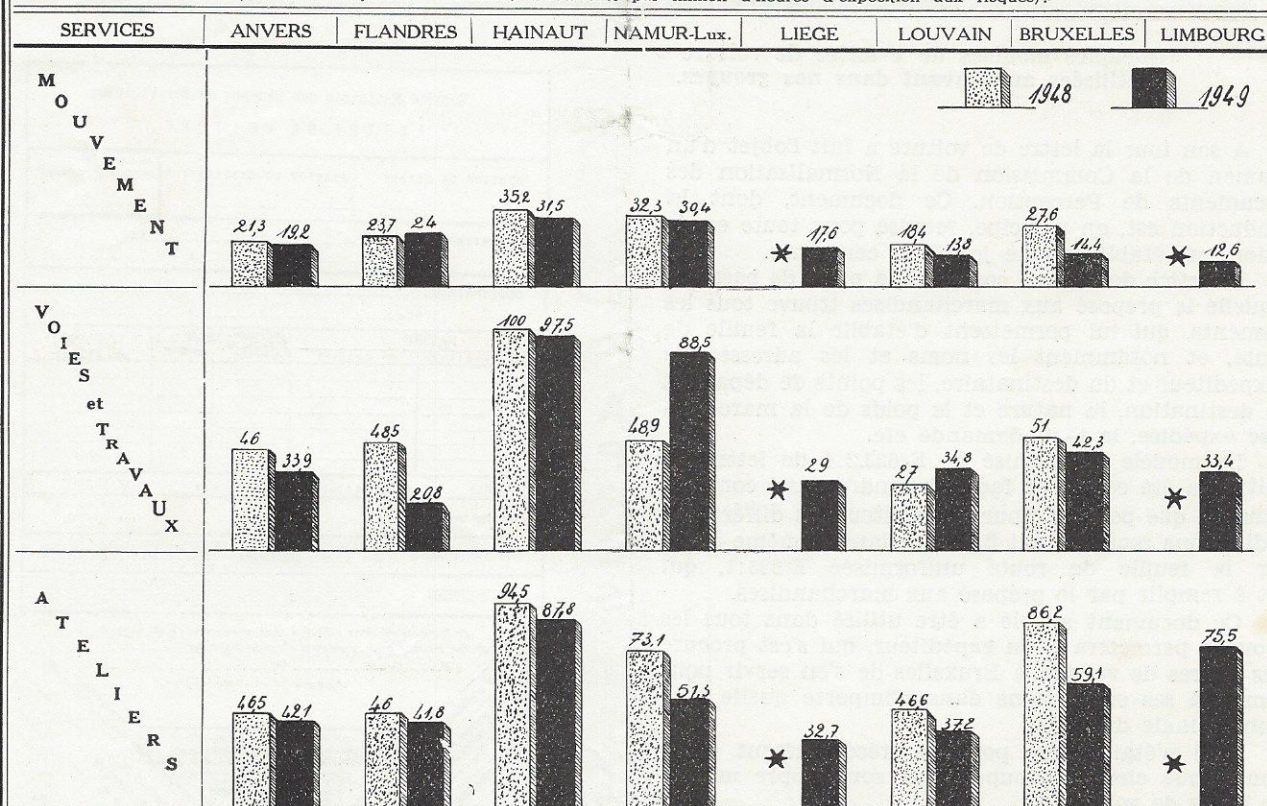
Taux de fréquence.

Par taux de fréquence on entend le nombre d'accidents par million d'heures d'exposition aux risques.

ACCIDENTS de TRAVAIL à la S. N. C. V.

Tableau comparatif de leurs taux de fréquence

(Taux de fréquence = nombre d'accidents par million d'heures d'exposition aux risques).



UN RECORD A BATTRE :

Taux de Fréquence : 20,7

Dans le numéro de mars nous avons donné le taux comparatif par groupe. Il nous a paru intéressant de présenter le tableau plus détaillé calculé pour le Mouvement, les Voies et Travaux et les Ateliers.

Chacun, dans sa spécialité, se doit de lire attentivement les chiffres donnés page 4.

Taux de gravité.

Par taux de gravité on entend le nombre de jours de chômage par millions d'heures d'exposition aux risques.

Nous avons déjà donné le tableau comparatif pour les années 1948 et 1949.

Remarques.

a) Le taux général est amélioré puisqu'il passe de 3,14 à 2,61.

b) Les groupes d'Anvers (4,70), du Hainaut (3,53), de Bruxelles (3), du Limbourg (4,63) dépassent la moyenne et représentent en même temps les groupes où il y a aggravation du taux.

Ces taux excessifs proviennent en premier lieu des faits suivants :

— Anvers : 1 cas grave de 100 % d'invalidité aux Ateliers (Turnhout);

1 cas grave de 100 % d'invalidité au Mouvement (Malines).

— Hainaut : 1 cas grave de 50 % d'invalidité et 1 cas de 30 % d'invalidité au Mouvement.

— Bruxelles : 1 cas mortel aux Ateliers (rue Eloy).

— Limbourg : 1 cas mortel au Mouvement (Lanaken).

c) Le groupe des Flandres se comporte le mieux, suivi de près par le groupe de Louvain. Ce dernier enregistre cependant une aggravation du taux aux ateliers.

Considérant les services respectifs séparément, l'on constate une amélioration générale des taux de fréquence, sauf pour Namur-Luxembourg où l'on passe de 48,9 à 88,5 aux Voies et Travaux. Pour le Hainaut, l'amélioration est légère, mais le chiffre reste le plus élevé. Louvain se classe premier pour le Mouvement, les Flandres pour les Voies et Travaux, et

Liège pour les Ateliers. Pour l'ensemble l'amélioration est néanmoins remarquable.

LES CONSTATATIONS QUI PRECEDENT NOUS ENGAGENT A EXERCER SURTOUT LA PREVENTION AUX ATELIERS ET AUX VOIES ET TRAVAUX.

le réseau, 602 accidents ont provoqué des plaies, des lésions et des inflammations.

En voici la subdivision par service :

Mouvement	Voies et Travaux	Ateliers	Réseau
175	192	235	602

Devant ce grand nombre d'accidents provoquant des plaies, susceptibles de s'envenimer, il est rappelé que pour la moindre blessure il y a lieu de se faire soigner immédiatement par le secouriste.

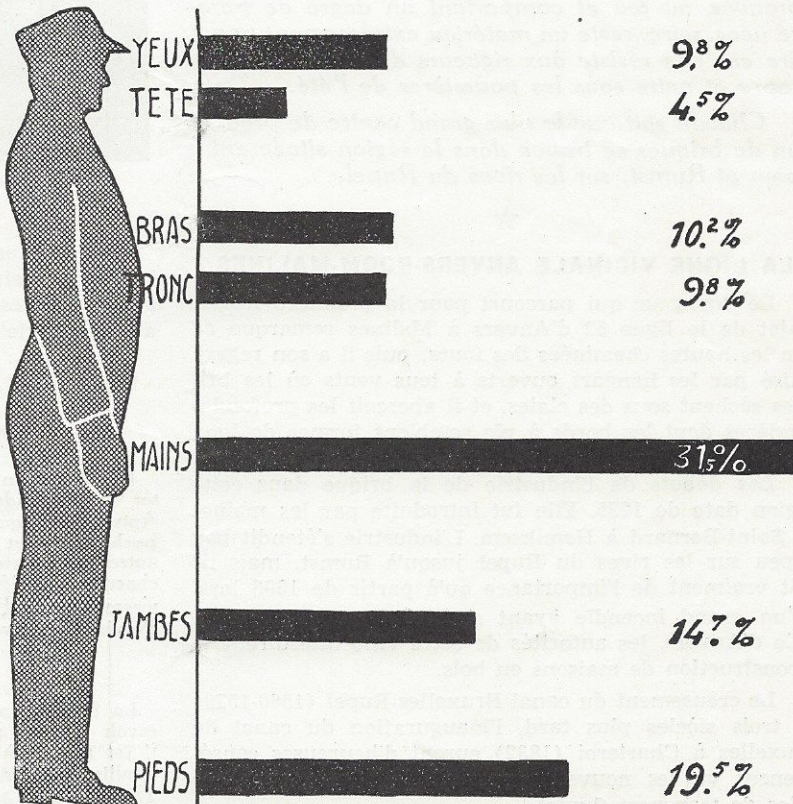
Accidents

suivant la nature de lésion.

Il est frappant de constater que sur un total de 803 accidents pour

Accidents suivant le siège de lésion.

Le tableau ci-après attire une fois de plus l'attention sur les accidents aux mains, aux pieds et jambes, aux yeux.



Une PETITE BLESSURE négligée

peut vous coûter un doigt ou un bras !

Les

BRIQUETERIES

de la région

- du Rupel -

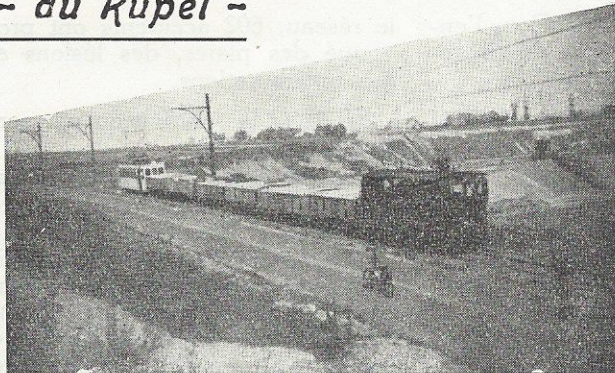


Photo Neyens.

Eloge de la brique

DANS notre pays, les intempéries sont de redoutables agents destructeurs pour les façades de nos demeures; l'atmosphère humide et les fumées des villes donnent rapidement une patine sombre et rébarbative aux couleurs des revêtements et aux enduits. Par contre, la brique de chez nous, éprouvée au feu et comportant un degré de porosité nécessaire, reste un matériau extrêmement populaire car elle résiste aux rigueurs de l'hiver et reste propre et nette sous les poussières de l'été.

Chacun sait que le plus grand centre de production de briques se trouve dans la région située entre Boom et Rumst, sur les rives du Rupel.



LA LIGNE VICINALE ANVERS-BOOM-MALINES

Le voyageur qui parcourt pour la première fois le trajet de la ligne 52 d'Anvers à Malines remarque de loin les hautes cheminées des fours, puis il a son regard attiré par les hangars ouverts à tous vents où les briques séchent sous des claies, et il aperçoit les profondes carrières dont les bords à pic semblent former de hautes falaises crayeuses.

Les débuts de l'industrie de la brique dans cette région date de 1235. Elle fut introduite par les moines de Saint-Bernard à Hemiksem. L'industrie s'étendit peu à peu sur les rives du Rupel jusqu'à Rumst, mais ne prit vraiment de l'importance qu'à partir de 1596 lorsqu'un grand incendie ayant sinistré une partie de la ville d'Anvers, les autorités de cette ville interdirent la reconstruction de maisons en bois.

Le creusement du canal Bruxelles-Rupel (1560-1570) et, trois siècles plus tard, l'inauguration du canal de Bruxelles à Charleroi (1832) eurent d'heureuses conséquences vu les nouvelles possibilités offertes par ces voies de transport fluvial.

Le premier donnait un nouveau débouché (la capitale), le second permettait l'expédition massive et à pied d'œuvre des charbons nécessaires à la cuisson des briques.

De 1235 à 1868, l'industrie de la brique n'a guère subi de modifications importantes.

Toute la fabrication se faisait manuellement et les possibilités de production étaient réduites.

C'est en 1868 que fut construit le premier four circulaire, c'est-à-dire un four avec feu permanent; l'utilisation de la boue d'argile constitua également une évolution de cette industrie. A l'heure actuelle, toutes les briqueteries sont équipées des machines les plus modernes.

Les briques sont expédiées en majeure partie par bateau, le reste est livré par camion automobile ou par vicinal. Neuf raccordements à notre réseau permettent le transport de briques par wagon, soit directement à une autre station du réseau vicinal, soit par transbordement au grand chemin de fer à Reet ou à Malines.

Quelques chiffres :

En 1948, 13.656 wagons de briques furent chargés dans la région du Rupel, ce qui représente un trafic moyen de 2.600 T. par semaine. La répartition de ces wagons est effectuée par la station de Rumst. Sur ce nombre, 8.681 wagons furent chargés à Reet, 2.086 wagons à Malines; 2.889 wagons ont atteint leur point de destination exclusivement par nos lignes, principalement pour la province du Brabant.

Peu de stations vicinales peuvent encore revendiquer, à l'heure actuelle, une telle intensité de trafic de wagons marchandises **en toute saison**.

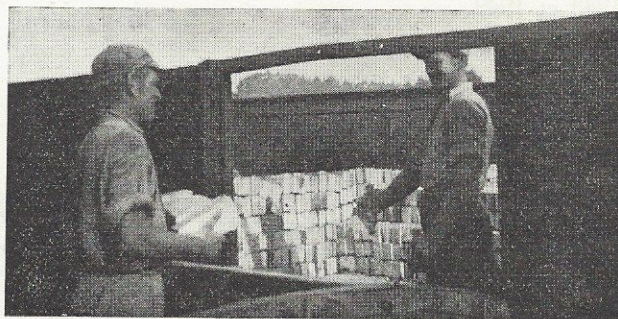


Photo Neyens.

Si des associations ou des groupes d'agents des Vicinaux désirent visiter une briqueterie en activité, ils peuvent adresser leur demande à M. NEYENS, commis au dépôt vicinal de Malines.

Préparez vos vacances !

La Fédération touristique de la Province d'Anvers vient d'éditionner en néerlandais un « Vade Mecum door heen de Provincie Antwerpen » qui est une véritable encyclopédie touristique de poche. Ce fort volume de 231 pages de texte contient entre autres : 13 cartes régionales, 100 illustrations et un article sur chacune des 151 communes de la province. Commande par virement postal (franco 32 fr.) Fédération Touristique de la Province d'Anvers, Marché-aux-Souliers, 2, Anvers.

La Société Anonyme de la Grotte de Remouchamps nous fait savoir que sur présentation de la carte de service S. N. C. V. il est accordé à tous nos agents ainsi qu'aux membres de leur famille les avantages suivants :

Adultes : 50% de réduction sur le prix de la visite des grottes soit 25 fr. au lieu de 50 fr.

Enfants: en dessous de 16 ans, les accompagnant, 75% de réduction soit 12 fr., 50 au lieu de 50 fr.

Les pensionnés jouissent des mêmes avantages; sur demande écrite adressée à « Nos Vicinaux », ils recevront un billet de faveur valable pour une ou plusieurs personnes.

Pour obtenir un dépliant explicatif écrire à M. Van Der Sande, 14, avenue Maurice Maeterlinck, Bruxelles 3.

CHRONIQUE MEDICALE

Le Comité de Rédaction de « Nos Vicinaux » a le plaisir d'inaugurer une chronique médicale qui sera régulièrement assurée par le docteur Petre, chef du service médical de la S. N. C. V.

Notre nouveau collaborateur traitera principalement des sujets concernant l'hygiène quotidienne du travailleur et spécialement celle du tramwayman.

HYGIENE DE LA BOISSON

1. — Le rôle de l'eau dans notre organisme.

Tous les organismes vivants, végétaux et animaux sont composés en grande partie d'eau, ce qui faisait dire à un grand physiologiste « Tous les organismes vivent dans l'eau et même dans l'eau courante ».

La vie sans eau n'est pas possible. Il y a des animaux inférieurs que l'on peut dessécher et qui cessent alors de manifester toute propriété vitale ; mais dès qu'on leur restitue l'eau nécessaire, les manifestations de la vie reparaisent chez eux. Là où l'eau fait défaut, la vie paraît tout à fait impossible c'est le milieu dans lequel s'accomplissent toutes les actions chimiques des êtres vivants.

La teneur en eau varie suivant les tissus : les muscles et les glandes, par exemple, en contiennent beaucoup plus que les os.

En moyenne, le corps humain est composé d'environ 65% d'eau. Ainsi un homme de 66 kg contient 44 kg d'eau.

Cette eau se trouve sous deux formes, la première est l'eau intimement liée à notre substance cellulaire, c'est l'eau fixe, vrai constituant chimique du corps ; cette eau est stable et ne nécessite pas de renouvellement.

Sous une deuxième forme, de loin la plus importante en quantité, l'eau est le solvant de toutes les matières à transporter à l'intérieur du corps, elle est un véritable véhicule circulant dans le réseau extrêmement complexe de notre organisme, amenant à nos organes les nombreuses matières destinées à les faire fonctionner et reprenant leurs déchets pour les faire éliminer par des organes spécialisés, tels que les reins.

Un réseau un peu spécial est le réseau sanguin, constitué par les artères et les veines. Là, le véhicule-eau transporte non seulement des marchandises, mais aussi des voyageurs, à raison de 5.000.000 par mm³. Ces voyageurs sont les globules rouges chargés d'un fardeau extrêmement précieux : l'oxygène que chaque globule ramasse lui-même dans les poumons pour l'échanger dans tous les tissus contre l'acide carbonique qui retourne à l'air par les poumons.

Dans ce rôle de transport, une certaine quantité d'eau est perdue chaque jour. C'est celle qui sert à rejeter à l'extérieur des déchets de l'organisme, il s'agit d'une quantité assez constante de 1 litre 1/2 environ — du moins chez ceux qui par une absorption excessive de boissons, n'exigent pas de la part de leurs reins un filtrage plus important.

Cette eau devra être renouvelée régulièrement par une ingestion correspondante.

Une autre quantité d'eau, extrêmement variable celle-ci, est éliminée à l'extérieur par la sueur. L'eau de la sudation est aussi un véhicule car elle contient

certaines substances en solution et nous verrons que cela peut avoir une conséquence importante dans le cas de sudation très abondante. Mais là, n'est pas le but de la sudation.

Le rôle indispensable de cette fonction est de maintenir la température du corps et spécialement d'empêcher cette température de s'élever irrémédiablement lorsque la différence entre la température du corps et celle du milieu extérieur est insuffisante ou renversée (air plus chaud que le corps) et lorsque, par conséquent, le corps se trouve dans l'impossibilité de céder de sa chaleur à l'air ambiant.

Nous savons que toutes les activités de l'organisme dégagent de la chaleur, le travail des muscles aussi bien que celui des glandes ; cela va très bien tant que nous n'en produisons pas trop et tant que nous en avons l'usage pour nous maintenir à 37° dans un milieu plus froid. Mais que survienne l'été ou qu'un travail musculaire intense soit produit, et nous voilà dans l'obligation de dissiper des calories pour ne pas nous brûler à notre propre feu vital.

Cette perte de calories se produit d'une manière très simple et toute physique : par évaporation d'eau à la surface de la peau.

Comme vous savez, la transformation d'eau en vapeur d'eau absorbe de la chaleur, c'est-à-dire, qu'elle produit du froid.

Les glandes sudoripares au nombre de 2 à 3 millions réparties sur toute la surface de la peau, sont chargées de prélever dans le sang la quantité d'eau à étaler sur la peau pour l'évaporation.

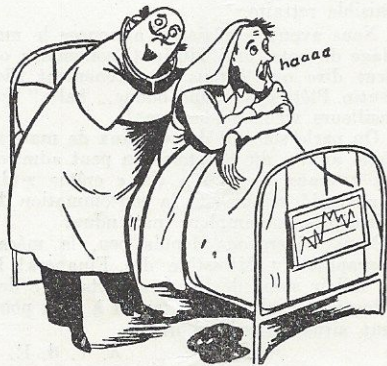
Quand il ne fait pas trop chaud, la sudation est peu importante, l'évaporation est immédiate et l'épiderme n'est pas même moite.

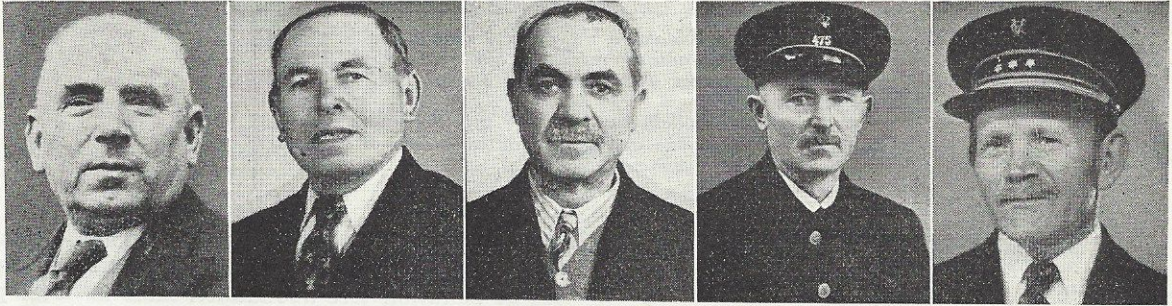
Par grande chaleur, la sudation est plus abondante, des gouttelettes apparaissent sur la peau et l'évaporation doit être accélérée par la ventilation pour produire plus de froid.

Durant la saison froide, un homme réalisant un travail modéré dans un local à température moyenne évapore de cette façon environ un litre d'eau par jour. Mais avec un travail musculaire appréciable, en été ou dans un local chaud (chaudronnier, fondeur, forgeron) cette perte peut atteindre jusqu'à 6 litres et plus par jour.

Pour éviter l'élévation de la température qui peut aller jusqu'au coup de chaleur, il faut donc évaporer de l'eau. Cette eau prélevée sur les liquides de l'organisme doit être restituée et c'est ici qu'intervient le phénomène de la soif.

La soif est une sensation due à une certaine sécheresse de la bouche ou de la gorge, provenant elle-même d'un défaut de salivation. (suite page 16).





Vervaeet S.
freineur — Flandres
44 ans de service.

Deloose A.
piocheur — Flandres
42 ans de service.

Neyrinckx A.
machiniste — Brabant
47 ans de service.

Verschuieren K.
receveur — Anvers
38 ans de service.

Van Daele A.
contrôleur — Charleroi
38 ans de service.

NECROLOGIE

Le 27 avril, nous parvenait la triste nouvelle du décès de Monsieur Albert Vlamynck, Directeur des Finances. Il y a quelque temps, après une grave maladie, nous l'avions vu revenir parmi nous et il avait tenu, ces derniers mois, à s'occuper encore personnellement de l'élaboration du bilan. Il venait de prendre quelque repos, lorsque la mort l'a fauché, à l'âge de 64 ans.

Entré aux Vicinaux, le 12 avril 1907, à la Comptabilité Générale, Monsieur Albert Vlamynck allait accomplir, en 43 années de service, une remarquable carrière.

Promu caissier en 1920, il occupa ces fonctions jusqu'en 1939, époque à laquelle il fut nommé trésorier.

Inspecteur en chef en 1944, il accéda au poste de Directeur des Finances en 1946, lors du départ de Monsieur Laurent.

Monsieur Vlamynck était un fonctionnaire d'élite, un chef compréhensif et un homme affable; il sera unanimement regretté. C'était également un homme d'œuvres; il fut membre fondateur et trésorier du Home de Repos depuis 1935.

Nous présentons à sa veuve, à sa fille et à son fils Jacques, notre ancien collègue, nos condoléances émues.

A l'Administration Centrale

Le fait saillant de ces dernières semaines aura été la nouvelle vérifiée, contrôlée, certifiée et approuvée du retour de la Direction T. M. à la rue de la Science. Les collègues de la rue de « l'Est » viennent avec nous derrière le rideau de... verre!

En ce mois de mai, nous avons vu M. P. Hauchart, sous-chef de bureau à V. T.

prendre sa retraite après 44 années de service, et M. J. Germeaux, sous-chef de bureau à l'I. G. après 47 années de service; ce dernier aura fait la navette entre Baulers et Bruxelles pendant près d'un demi siècle! Nous leur souhaitons une longue et paisible retraite.

Nous avons le plaisir d'annoncer le mariage de notre ami Tintin (Economat); on peut dire que depuis cet événement Florentin Pléteux a une bonne... balle! Nos meilleurs vœux de bonheur!

On parle souvent des « veaux de mars ». Cette année, au réfectoire on peut admirer les « veaux de mai » (la « crème » du personnel!) depuis que la consommation de lait a pris une ampleur inattendue!

Nous hébergeons depuis peu, la mécanographie du Ministère des Finances! Il va falloir avoir de bons rapports avec des « locataires » qui vous taxent à cent pour cent, situation cornélienne!

A. V. d. E.

Suggestion !

Dès qu'une ligne vicinale est quelque peu étendue et spécialement une ligne d'autobus, le calcul du prix du billet devient un casse-tête chinois pour le débutant.

Nous avons déjà parlé de l'invention d'un receveur liégeois.

Voici qu'un agent du groupe des Flandres, HANCKE Henri, vient de présenter un petit appareil très ingénieusement agencé, qui facilitera la tâche du receveur mis en service sur une ligne dont il n'a pas l'habitude.

Hancke Henri a reçu à titre d'encouragement une prime de 500 francs.

A CHARLEROI

Le lundi, 20 février, M. Coppée, Directeur, a procédé à la remise des décorations civiques aux agents du réseau de Charleroi.

Dix-huit agents étaient réunis dans le bureau de M. Declercq, Ingénieur Principal, qui leur remit leur diplôme tandis que M. le Directeur s'entretenait familièrement avec chacun des décorés. Après le vin d'honneur, le receveur L'Hoir, Léon, qui venait d'être décoré pour 35 années de service, se fit l'interprète de ses camarades pour remercier la Direction.

MM. Cordier C., Motquin L., L'Hoir L., reçurent la Croix civique de 2^{me} classe pour 35 années de service.

M. Gilbert R., reçut la Médaille de 1^{re} classe; MM. Sonnet M., Berger R., Legros M., De Werdt P., Gallez E., Melchior F., Dandois E., Bailly J., Deblauw G., Thiry C., Gamache C., Dugauquier A., Mattelart L., Burvenich E., Brackereldt L., reçurent la Médaille civique de 3^e classe pour 25 années de service.

Une photo du groupe fut prise, puis chacun se sépara, prêt à reprendre avec cœur la tâche quotidienne.

Une remise de décorations à MONS

Le samedi 4 mars après-midi, au café du Coq Wallon, à Mons, a eu lieu une cérémonie intime au cours de laquelle la direction a rendu hommage à la valeur et au mérite de quelques uns de ses agents.

Au nom de la Direction Générale, M. Coppée, directeur, remit les diplômes et médailles aux agents dont les noms suivent: MM. Hector Delbart, 35 ans de service, Médaille de 1^{re} classe; Cément Samain, 35 ans de service, Médaille de II^{me} classe; Edouard Strébel, 25 ans de service, Médaille de II^{me} classe.

La Médaille civique de III^{me} classe est décernée à MM. Georges Dieu, Raoul Quenon, Walter Vandendooren, Alfred Cordier, Ulysse Deschamps, Léon Lecharlier, Joseph Cornez, Marcel Lassoie, Jules Félix. Constant Toussaint, Florent Bavier pour 25 années de service et Arthur Derue, pour 35 années de service.

A l'issue de la remise de décorations et consacrant la tradition, chacun y alla de son refrain tandis que l'on trinqua ensuite à la santé des jubilaires.

(J. D.)



Les décorés
du groupe de
Mons réunis
le 4 mars
dernier.

CHRONIQUE SOCIALE

La pension légale

(suite).

Dans la série d'articles consacrés à l'exposé du régime de la pension légale, nous avons dans l'avant-dernier numéro (n° 23) entamé l'examen des avantages accordés aux salariés pensionnés. Dans ledit numéro, nous avons déjà traité de la rente acquise par les versements à la Caisse Générale d'Épargne et de Retraite.

Prise de cours de la rente de vieillesse.

La rente de vieillesse des salariés, constituée par les versements à leur compte personnel auprès de la Caisse Générale d'Épargne et de Retraite, peut être demandée :

- a) pour les hommes : de 60 à 65 ans;
- b) pour les femmes : de 55 à 65 ans.

L'assuré salarié, homme ou femme, qui désire obtenir le bénéfice de la rente de vieillesse avant 65 ans, doit, 12 mois au moins avant l'âge auquel il souhaite entrer en jouissance de la rente, en faire la demande à la Caisse Générale d'Épargne et de Retraite (cette date ne peut être que le 1^{er} du mois qui suit le mois anniversaire de l'assuré). En pareil cas, la rente dont l'intéressé aurait bénéficié à l'âge de 65 ans, est réduite selon un barème fixé par Arrêté Royal. De plus, en cas d'entrée en jouissance de la rente de vieillesse avant 65 ans, la contribution de l'État est réduite, tandis que la majoration de rente de vieillesse sans enquête sur les ressources et le complément à la pension de vieillesse sont refusés. Ceux qui au plus tôt à l'âge de 60 ans cessent toute activité professionnelle lucrative, doivent, s'ils veulent obtenir à 65 ans la majoration de rente de vieillesse sans enquête et le complément à la pension de vieillesse, effectuer jusqu'à cet âge des versements en tant qu'assurés libres.

De ce qui précède, il résulte que les salariés ont donc tout intérêt à ne pas solliciter la rente de vieillesse avant 65 ans.

Introduction de la demande de brevet de rente et modalités de paiement de celle-ci.

Lorsque l'assuré atteint l'âge de la mise à la pension, il devra introduire à la Caisse Générale d'Épargne et de Retraite une demande de brevet de rente sur le formulaire prévu à cette fin (modèle 09). Ce formulaire s'obtient gratuitement dans les bureaux de poste ou au siège de la Caisse Générale d'Épargne et de Retraite.

Il est nécessaire d'indiquer soigneusement, sur ce formulaire, tous les renseignements demandés; les renseignements manquants ou incomplets entraî-

nent fréquemment un retard considérable dans la remise du brevet de rente.

Nous faisons remarquer qu'à la Société Nationale, ladite demande est habituellement introduite directement par la Direction du Groupe.

Sur le brevet, qui porte un numéro individuel pour chaque pensionné, sont indiqués, entre autres, le montant de la rente acquise et les dates de paiement.

La rente de vieillesse est payée trimestriellement à terme échu; les paiements se font par assignation postale.

Nous insistons également sur la nécessité de signaler immédiatement tout changement d'adresse à la Caisse Générale d'Épargne et de Retraite, rue Fossé-aux-Loups, 48, à Bruxelles, en mentionnant le numéro du compte de retraite ou du brevet de rente.

En plus de la rente de vieillesse à laquelle chaque salarié pensionné a un droit absolu, l'État accorde, sous certaines conditions, les avantages gratuits ci-après :

- la contribution de l'État,
- la majoration de rente de vieillesse, et
- le complément à la pension de vieillesse.

Nous examinerons chacun de ces avantages dans les paragraphes suivants.

II. — La contribution de l'État.

Dès le moment de prise de cours de la rente de vieillesse l'État accorde une contribution annuelle dont le montant varie selon l'année de naissance de l'assuré.

Cette contribution majore la rente produite par les versements de 100 % pour les assurés nés avant 1875; de 75 % pour ceux nés de 1875 à 1879; de 60 % pour ceux nés de 1880 à 1884; de 50 % pour les autres.

Le montant annuel de la contribution de l'État ne peut, en aucun cas, être supérieur à 1.200 francs lorsque la rente de vieillesse prend cours à 65 ans. Si l'entrée en jouissance de la rente est sollicitée anticipativement, le montant de la contribution de l'État est réduit conformément à un barème fixé par Arrêté Royal.

La contribution de l'État n'est pas accordée aux assurés de nationalité étrangère, à moins qu'un traité de réciprocité n'ait été conclu avec leur pays d'origine, c'est-à-dire lorsque la législation de leur pays d'origine prévoit l'octroi aux Belges d'avantages équivalents. Ceci est le cas pour les Pays-Bas, la France et le Grand-Duché de Luxembourg.

Le montant de la contribution est indiqué sur le brevet de rente délivré par la Caisse Générale d'Épargne et de Retraite, et est payé trimestriellement à terme échu en même temps que la rente de vieillesse.

(A suivre.)

LES NOUVELLES CARTES DE REDUCTION

valables sur nos lignes ferrées

Le Moniteur du 9 mars 1950 a publié un arrêté ministériel du 27 février 1950, concernant les modifications apportées à l'article 14, 14 bis et 14 quater des conditions générales réglementaires (fascicule A) qui traitent des réductions accordées aux militaires et ex-militaires invalides de la guerre et aux anciens combattants.

Des réductions ont été accordées à **8 nouvelles** catégories de bénéficiaires, sur production de nouveaux carnets d'identité.

Pratiquement, cela représente 5 cartes vraiment nouvelles, reproduites ci-contre. Le nouveau carnet d'identité invalide de guerre et assimilés au millésime 1950-1955, est d'ores et déjà en circulation, néan-

moins le carnet d'identité au millésime 1946-1950 reste valable jusqu'au 31 décembre 1950.

Bien entendu ce nouveau carnet d'invalide de guerre est valable aussi bien sur nos lignes d'autobus que sur nos lignes ferrées.

En ce qui concerne les 5 autres carnets donnant droit à 50 %, la question a été posée au Ministère des Communications ; en attendant une décision, ces cartes ne sont pas valables sur nos lignes d'autobus, à l'exception des lignes d'autobus remplaçant des lignes vicinales ferrées où le tarif vicinal est appliqué.

RAPPEL

Nos agents savent par expérience que le nombre de carnets d'identité délivrés par les Ministères depuis 1918 et donnant droit à des réductions de tarif est assez élevé.

Nous attirons leur attention sur le fait que, très heureusement, la dimension et la disposition typographiques des divers carnets d'identité ont été uniformisées, ainsi que la couleur suivant le pourcentage accordé.

Sont de couleur rouge-rose :

Les carnets d'identité donnant droit à 25 % de réduction (Officiers de réserve et officiers pensionnés).

Sont de couleur verte :

Les carnets d'identité donnant droit à 50 % de réduction.

Exemple : les carnets représentés sur la photo ci-dessous.

La barre rouge qui traverse certaines cartes à 50 % est simplement un signe distinctif conçu par les organismes distributeurs afin de distinguer immédiatement les anciens combattants et les pensionnés de guerre.

Dans la catégorie de 50 % de réduction, il existe encore deux modèles de carnets d'identité de couleur bleue attribués aux sous-officiers de carrière en activité de service et aux officiers de l'active.

Sont de couleur chamois :

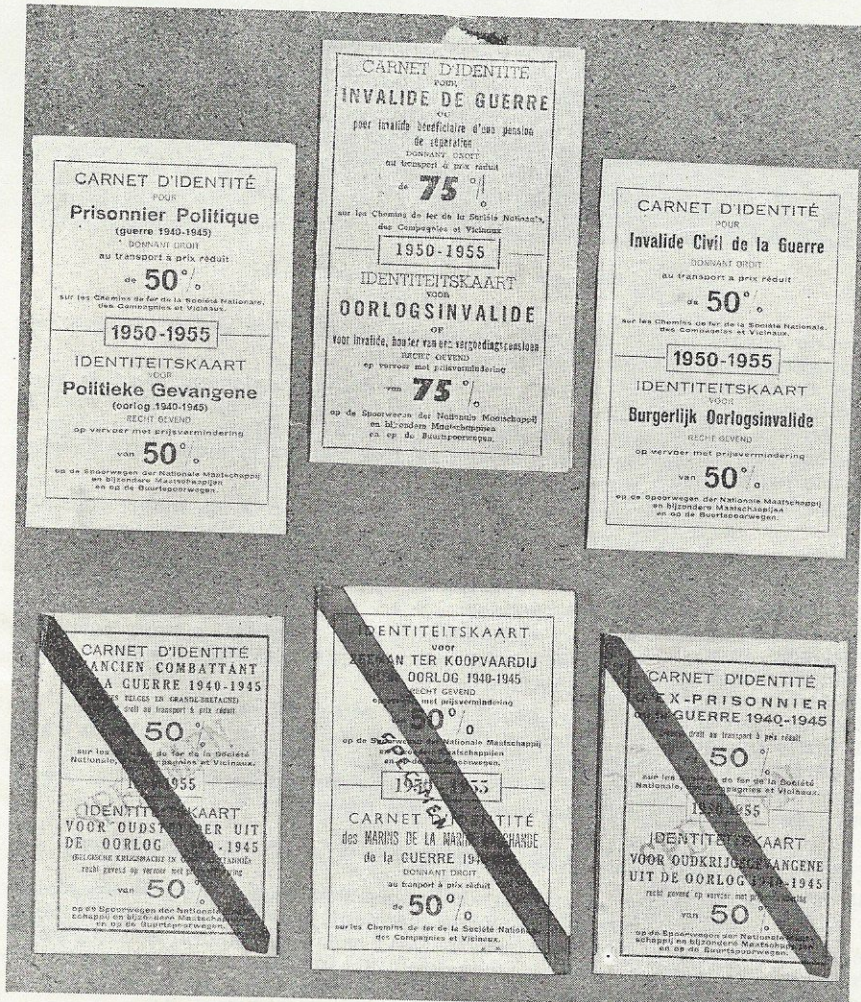
Les carnets d'identité donnant droit à 75 % de réduction.

Ce carnet attribué aux invalides de guerre leur donne droit à la réduction sans perception du minimum d'usage.

Cette même carte chamois barrée d'un trait rouge est attribuée aux anciens combattants de la guerre 1914-1918 et leur donne droit au quart de prix, mais avec perception du minimum, actuellement fr. 2,75 sur la plupart des lignes et 2,50 sur les réseaux urbains de Bruxelles, Louvain, Malines, Bruges et Ostende.

Dans les prochains numéros, nous reproduirons les autres modèles de cartes de réduction.

Nous présentons dans le présent numéro celles qui viennent d'être mises en circulation par l'A. M. du 27-2-50.



Le tableau ci-contre reproduit le carnet d'identité (couleur chamois) pour invalide de guerre et assimilés donnant droit à 75 % de réduction.

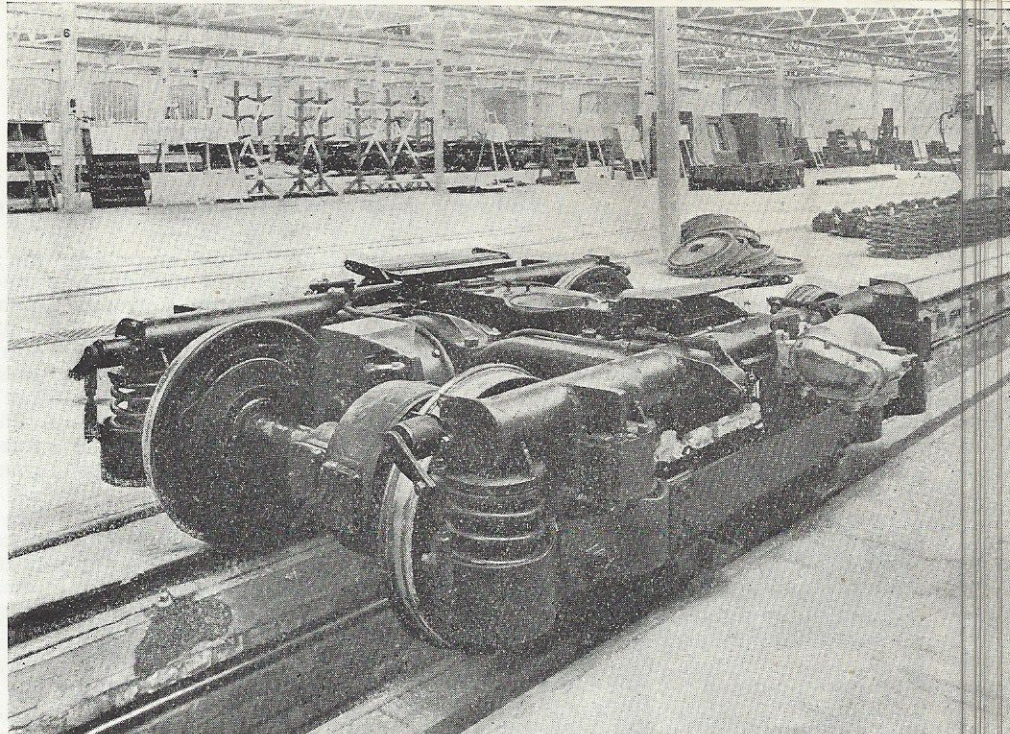
Il est remis à trois nouvelles catégories de bénéficiaires :

- 1) aux invalides de la Résistance armée;
- 2) aux ex-agents de renseignements et d'action (S. R. A.) de 1940-45 pensionnés comme invalides;
- 3) aux marins belges au titre militaire 1940-45 pensionnés comme invalides.

Le cliché ci-dessus présente également les cinq nouvelles cartes mises en circulation donnant droit à 50 % de réduction et attribuées aux :

- 1) prisonniers politiques 1940-45;
- 2) ex-prisonniers de la guerre 1940-45;
- 3) invalides civils de la guerre;
- 4) anciens combattants des Forces belges en Grande-Bretagne;
- 5) marins de la marine marchande 1940-45.

Les voitures P. C. C. des Vicinaux



Le boggie P. C. C. complètement monté.

Après avoir admiré dans le numéro de novembre 1949, la photo de la première P. C. C. européenne construite en Belgique, nos lecteurs ont dû se demander ce qu'il adviendrait de la fourniture des 24 voitures P. C. C. dont la mise en service était annoncée dans le même numéro, pour le début de cette année. Avant de répondre à cette question, il convient de faire une petite mise au point, en ce qui concerne les débuts de la P. C. C. en Belgique.

La première voiture-prototype arriva toute montée des usines de Saint-Louis (U. S. A.) et après une période d'essai sur les réseaux des Tramways Bruxellois et Liégeois, cette voiture fut acquise par la S. N. C. V. (voir « Nos Vicinaux » N° 16). Immatriculée sous le N° 10419 et pourvue de bogies à écartement métrique, elle fut mise en service sur les lignes de la côte durant les derniers jours de la saison balnéaire 1948. L'année 1949 se passa en essais, qui permirent, après quelques tâtonnements inévitables, l'adaptation parfaite à nos réseaux à voie métrique d'un matériel ultra-moderne, primitivement prévu pour circuler sur des lignes à écartement différent.

Cette mise au point faite, la S. N. C. V. a procédé au moyen de cette voiture à différents essais d'exploitation.

Suivant la nature de la ligne, on réalisa des vitesses commerciales variant de 30 à 40 km./heure, le gain par rapport aux voitures normales variant de 10 à 25 %.

Avec la voiture P. C. C. la vitesse atteinte après un parcours de 400 mètres est de 12 % plus élevée ce qui illustre bien la forte accélération au démarrage.

La voiture prototype américaine, la 10.419 est actuellement garée à Kessel-Lo et est mise assez régulièrement en service durant l'après-midi sur la ligne Bruxelles-Louvain, où elle assure à 17 h. 18 le dédoublement du départ de la place Saint-Josse à 17 h. 20. L'utilisation de cette unique voiture est insuffisante mais son incorporation complète dans un service ordinaire provoquerait des décalages d'horaires de passage qui sont à éviter. La voiture conduite par un chef-wattman sert d'ailleurs à l'instruction des wattmen du groupe de Louvain. On ne peut assez répéter combien le fonctionnement de cette motrice est remarquable et son maniement aisé. En surveillant le wattman, on constate qu'il y a renversement des gestes du métier communément exigés. Les mains étant entièrement libres, presque inactives, le pied gauche reste posé à fond sur la pédale de sécurité dite d'homme mort, tandis que seul le pied droit agit soit sur la pédale de traction (qui commande

le contrôleur logé sous le plancher de la voiture) soit sur la pédale de freinage.

Ce qui est caractéristique également, c'est la rapidité de l'ouverture des portes. Sur les voitures ordinaires, le wattman a les mains occupées jusqu'au moment de l'arrêt, ce qui retarde parfois la manœuvre d'ouverture des portes.

Sur la P. C. C., le wattman a les mains constamment libres et l'ouverture se fait électriquement. Les portes permettent le passage de front de 2 personnes au moment opportun. L'élimination des bruits a également été très poussée.

Les techniciens qui ont étudié chaque partie de l'équipement de cette voiture reconnaissent sa supériorité indiscutable.

Les constructeurs belges répondant à une de nos questions, nous ont dit que chaque fois qu'on a voulu modifier un détail de la P. C. C., pour plaire à une société de transport, chaque fois la modification apportée s'est révélée moins bonne !

LES PREMIERES P. C. C. EUROPEENNES

Au début de l'année 1949, la Société « La Brugeoise » assembla, pour le compte de la « Haagse Tramweg Mij », deux voitures P. C. C. venues d'Amérique entièrement en pièces détachées. Il fut cependant nécessaire de ramener la largeur de la voiture à 2,20 m. et de supprimer une fenêtre sur la longueur (13 m. 84).

La première P. C. C. européenne fut mise en service, comme nous l'avons annoncé, en août 1949, sur le réseau de La Haye. La 1001 fut bientôt rejointe par la 1002, trois mois après.

La ligne de tramway de La Haye à Scheveningen est pourvue d'un matériel très moderne ; cependant, les P. C. C. par leur roulement étonnamment silencieux ont fait grande impression sur le public.

Immédiatement après cette livraison « La Brugeoise » s'attaqua à la fourniture des 24 voitures destinées aux Vicinaux et pour lesquelles il avait fallu, au préalable, dessiner des gabarits, dresser des plans, rassembler tous les matériaux.

Alors que les voitures fournies en Hollande n'ont demandé qu'une main-d'œuvre de montage, les P. C. C. destinées aux Vicinaux et celles commandées dorénavant par les autres sociétés de transport, exigent la fabrication sur place du châssis complet, et des bogies, utilisant ainsi une main-d'œuvre belge bien plus considérable.

Une visite à "La Brugeoise"

La rédaction de « Nos Vicinaux » désirait depuis longtemps connaître l'état d'avancement des P. C. C. en commande. Grâce à l'amabilité de M. Mahieu, secrétaire-général à la S. A. La Brugeoise, une visite fut arrangée au cours de laquelle nous fûmes pilotés par M. De Loof, Ingénieur. En sa compagnie nous pénétrâmes dans le grand hall de montage, où l'on construisait en même temps des automotrices pour la S. N. C. B. et des voitures pour les Chemins de fer de Mozambique.

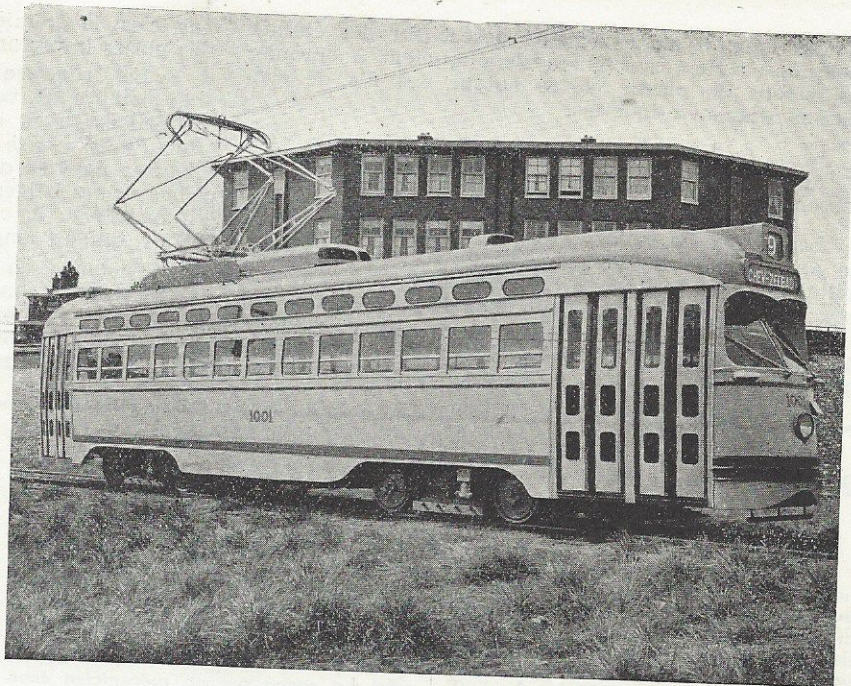
Dire qu'il régnait là une « activité bourdonnante », serait un de ces aimables euphémismes qu'emploient parfois certains journalistes qui n'ont jamais mis les pieds dans une usine ! En réalité, on y travaille dans un bruit infernal et assourdissant, notamment près de la section d'estampage.

M. De Loof nous amena bientôt devant deux châssis, dans lesquels nous reconnûmes immédiatement la silhouette de la P. C. C.

M. De Loof nous expliqua qu'une des caractéristiques de la construction de la carcasse, c'est qu'on utilise ni profilé lourd, ni fer « U », tout est construit en tôle emboutie pour arriver à une plus grande légèreté.

On emploie de la tôle au cuivre résistant aux corrosions pour l'extérieur et de l'acier à haute limite élastique pour certains autres éléments du châssis. Cependant, toutes les formes ne peuvent être obtenues à l'emboutissage, il faut donc les façonner sur place. Nous avons pu suivre les opérations de pliage de tôles destinées aux longs pans du châssis.

Elles sont effectuées avec de grandes presses. Un ouvrier appuie du pied sur une pédale et un large cou-



La « 1.001 » de la Haagse Tramweg Maatschappij,
sur la ligne La Haye-Scheveningen.

(Photo H. T. M.)

teau tombe sur la ligne de craie tracée sur la tôle ; deux hommes relèvent brusquement la tôle entière et voilà un bord de 15 cm. de large, nettement plié comme s'il s'agissait de carton.

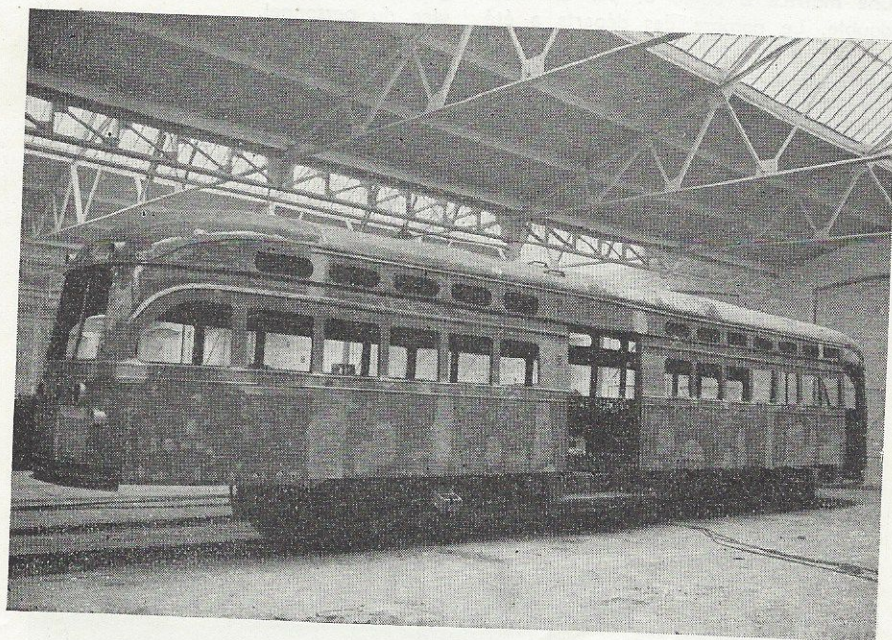
Notre cicérone nous fit encore remarquer que l'assemblage des éléments de la caisse est fait par soudure électrique continue.

Pour les éléments intervenant dans la résistance mécanique, la soudure par points est exécutée dans les ateliers au moyen de machines appropriées, des plus modernes ; seul l'emboutissage à chaud est exécuté à l'extérieur.

Nous passâmes alors dans un vaste hall dit « de menuiserie » ; on n'y voit pas d'établi de menuisier, mais c'est là qu'auront lieu tout le montage et le garnissage.

Nous y vîmes, alignés sur le sol, une douzaine de bogies en acier moulé, construits à la Brugeoise sur des plans américains. A côté, on apercevait les arbres à cardans, c'est-à-dire la transmission, les roues élastiques ainsi que les boîtes à rouleaux ; tout cet appareillage venait d'Amérique.

Plus loin, on nous montra les moteurs Westinghouse de 55 C. V. Rappelons qu'il y a 4 moteurs qui fonctionnent couplés deux à deux en série parallèle d'une façon permanente. Chaque moteur fonctionne donc sous demi-tension de la ligne de contact, c'est-à-dire sous 300 V. environ. Ces moteurs sont très rapides et très légers (300 kg.) Le long de la chaîne de montage, nous remarquâmes enfin l'une des pièces essentielles, « l'actuator » qui commande un des freins. Dans une salle attenante au hall de montage s'effectuait le câblage, c'est-à-dire l'assemblage « préfabriqué » des multiples fils et connexions électriques.



Le châssis de la « P. C. C. » vicinale.

Les longues gaines étaient posées sur des établis, quelques ouvriers spécialisés s'appliquaient à enrouler des rubans de plastic coloré autour des fils de connexions, dûment étiquetés.

Ainsi, fin mars 1950, deux premiers châssis de P. C. C. recevaient les dernières soudures dans le hall d'assemblage.

Les photos de matière qui illustrent cet article ont été prises fin avril, dans le hall de menuiserie où les voitures vont recevoir leur équipement électrique et leur parure. Il est certain que dès le mois de juin, les voitures vont commencer à sortir d'usines à un rythme régulier, car nous avons vu, accumulées, toutes les pièces nécessaires, prêtes à l'assemblage. Somme toute, ne l'oublions

pas, c'est la première fois qu'il a fallu usiner sur place des pièces importantes pour la construction des P. C. C.

« La Brugeoise » a également en commande un certain nombre de voitures P. C. C. pour les Tramways Bruxellois (avec châssis moins galbé se rapprochant plus de la caisse de leur type 5.000). Espérons que d'autres pays se décideront à commander des P. C. C. à nos usines belges ; ce serait là du travail assuré pour l'industrie de la construction du matériel des chemins de fer, qui fut longtemps l'apanage de notre pays.

Concluons, en espérant que d'ici peu, les directeurs des Sociétés étrangères de transports en commun puissent venir étudier en Belgique les avantages de ces voitures de tramway, qui allieront la perfection de la technique américaine au fini du travail belge.

Quelle est l'origine du mot « Boycotter » ?

En 1880 le capitaine Charles Cunningham Boycott, intendant du comte d'Erne, du comté de Mayo en Irlande, eut un différend avec les locataires du comte. Ils refusaient de payer les loyers fixés par le capitaine Boycott et celui-ci n'acceptait pas leurs propositions de bail. Les locataires décidèrent de passer à l'action, interceptant les lettres de l'intendant, détruisant ses récoltes et l'isolant du monde extérieur ; il fallut faire appel à 900 soldats pour le tirer de ce mauvais pas.

Plus tard, les nationalistes irlandais adoptèrent les tactiques de « boycottage » vis-à-vis des propriétaires et de tout autre adversaire, et c'est ainsi que le mot fut adopté en anglais et dans d'autres langues pour indiquer le fait de mettre quelqu'un en interdit.

SAVEZ-VOUS QUE...

◆ Les anciennes lampes à huile auxquelles Quinquet donna son nom, furent imaginées par le Suisse Argand (1755-1803) ?

◆ Le principe de la machine à double effet fut conçu par un mécanicien écossais nommé Watt en 1769 ?

◆ L'invention du parachute est attribuée à l'aéronaute français Blanchard (1753-1809) ?

◆ La lampe de sûreté pour les mineurs fut inventée par l'Anglais Humphrey Davy (1778-1829) ?

◆ C'est C. Buffet qui construisit en 1827 le premier accordéon ?

◆ C'est sur lui-même que l'Anglais Dalton (1766-1844) étudia l'erreur d'appréciation visuelle des couleurs (daltonisme) ?

Quelle est la cause de l'« albinisme » chez les êtres humains ?

La grande majorité des gens — qu'ils soient noirs, jaunes, bruns ou blancs — ont des pigments brun foncé et jaunes dans la peau et les cheveux. Les albinos sont des personnes qui n'ont pas de pigments bruns et très peu de pigments jaunes à cause de l'absence dans leur organisme des matières qui les produisent. Par conséquent, la peau est blanche, même s'ils sont de race nègre, et les yeux sont roses parce que le sang de la rétine n'est pas marqué par le pigment. L'albinisme est héréditaire et se manifeste chez les enfants de personnes qui ne sont pas elles-mêmes albinos mais sont « porteurs » d'albinisme. C'est un inconvénient considérable car l'absence de pigmentation rend les yeux hypersensibles à la lumière et laisse la peau sans protection contre les rayons ultra-violet du soleil.

CUREGHEM TRAVAILLE !

La photo ci-contre représente la voiture motrice n° 10421, sortie des ateliers de la rue Eloy en février dernier.

Les caractéristiques de cette voiture sont identiques à celles de la 10.336 que nous avons décrite dans le n° 18 (février 1949) de « Nos Vicinaux ».

Grâce à la construction en série, le Groupe de Bruxelles sort actuellement une voiture par mois.

Les voitures sont construites au gabarit de 2 m. 32, avec un large couloir, ce qui permet aux voyageurs de circuler avec aisance, même lorsque les places debout sont occupées.

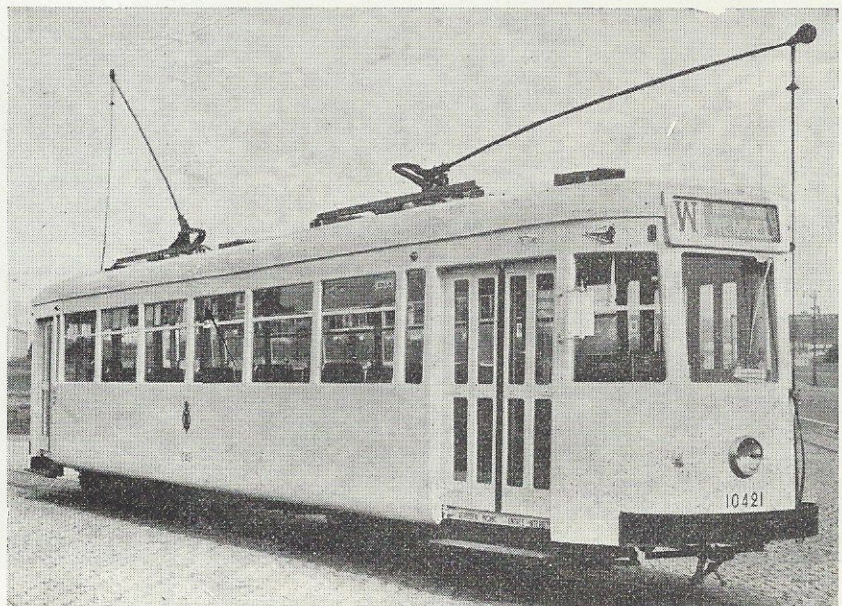
L'éclairage fluorescent est réalisé dans l'axe de la voiture par une série de tubes placés bout à bout et protégés par une gaine métallique de 10 mètres de long d'un aspect très moderne.

A la cadence actuelle, la plupart des motrices à deux essieux seront retirées du service pour fin 1952.

Depuis le 1^{er} avril, le service Bruxelles-Wemmel se fait déjà, durant la journée, exclusivement au moyen de

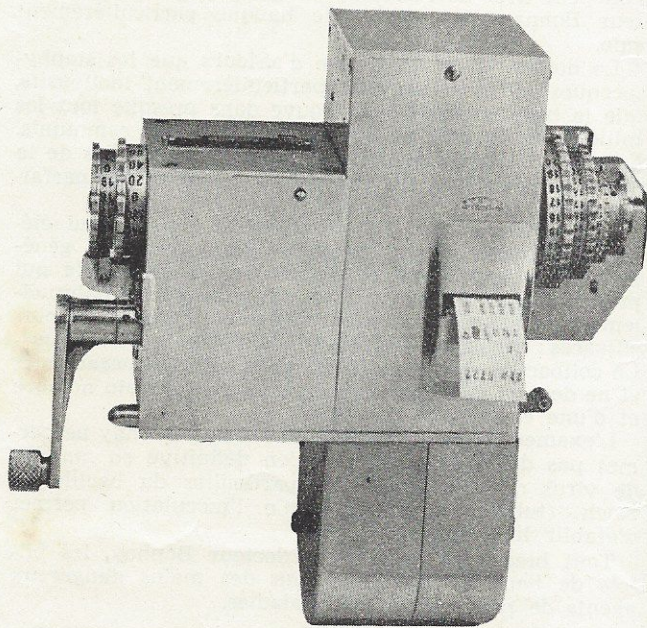
nouvelles motrices. Aux heures de pointe le service est assuré alternativement par une motrice à bogie et par un train double. Le nombre des départs a été

augmenté, améliorant non seulement les conditions de transport des voyageurs, mais aussi les conditions de service du personnel.



Mise à l'essai d'un appareil émetteur de billets

Ce n'est pas d'aujourd'hui que les entreprises de transport utilisent des machines destinées à améliorer la rapidité de la perception.



L'appareil C. A. M. P., émetteur de billets.

Depuis 1930, les Tramways unifiés de Liège ont pourvu leurs receveurs d'appareils portatifs oblitérateurs enregistreurs dits « à paiement préalable », les voyageurs présentant aux receveurs des tickets achetés à l'avance. Quelques années après, la même firme française qui avait construit ces appareils mit sur le marché des machines à imprimer et à enregistrer les titres de transport, à commande manuelle et spécialement conçues pour les transports interurbains et routiers. De nombreuses compagnies, françaises surtout, utilisant actuellement ces appareils avec succès, la S. N. C. V. fut amenée à son tour à examiner la question.

La mise en application du système d'exploitation « one man car » incita encore à chercher dans l'utilisation de ces machines une simplification du travail du personnel. La Société constructrice « CAMP » mit, à cette occasion, une douzaine d'appareils à la disposition de la S. N. C. V., en vue de procéder à des essais qui sont en cours à l'heure actuelle, sur plusieurs lignes du pays.

DESCRIPTION SOMMAIRE DE LA MACHINE

La photo ci-contre montre la machine utilisée par nos services.

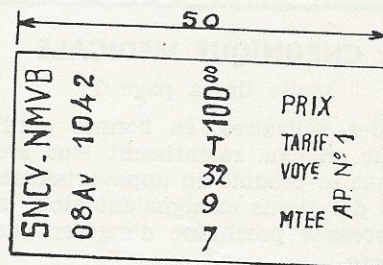
Elle est munie de 6 molettes de lecture. Deux molettes sont aménagées du côté droit (côté de la manivelle) et servent à former le prix du billet avec échelonnement de 0,50 fr. en 0,50 fr.

Des 4 autres molettes du côté gauche, deux servent à l'indication du point de montée (00 à 99).

La troisième molette comporte les chiffres de 1 à 32 imprimés en rouge et sert à l'indication du numéro de voyage.

La molette extérieure (4^{me}) indique le tarif appliqué par certains abréviatifs comme « T » = tarif plein, « 75 » = 75 % de réduction, « IN » = Invalide, etc...

L'appareil émet des tickets du type reproduit en annexe avec l'interprétation des indications qui y figurent.

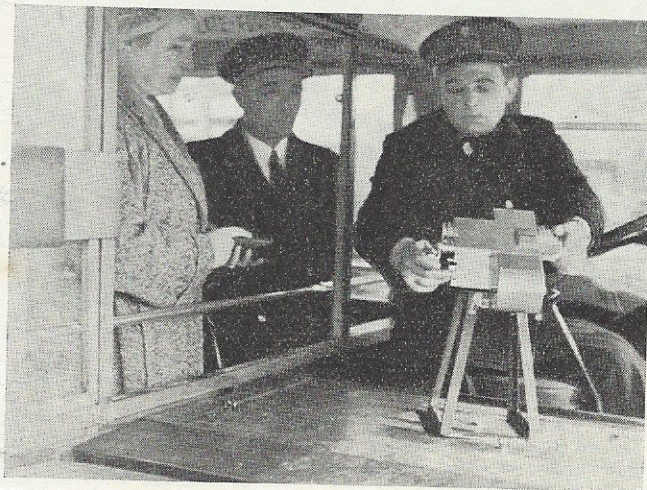


Le billet photographié ci-dessus est reproduit dans ses dimensions exactes et donne les indications suivantes :

- 1) la raison sociale;
- 2) la date, en l'occurrence le 8 avril;
- 3) le numéro de suite;
- 4) le prix. Le chiffre indiqué montre que l'on peut atteindre la centaine de francs (cas d'expédition des marchandises);
- 5) le genre de tarif;
- 6) le numéro du voyage;
- 7) le numéro de section du point de montée, le chiffre peut aller de 00 à 99.

Enfin, « last but not least », l'appareil comprend 2 compteurs, dont l'un enregistre la recette (compteur caisse) et l'autre le nombre de tickets émis (compteur voyageurs) et est, en outre équipé d'une bande de contrôle accessible seulement au bureau des recettes et reproduisant tous les éléments variables de l'émission des tickets.

Ces quelques brèves indications peuvent donner l'impression que la délivrance de tickets est une opération compliquée et doit prendre un temps exagéré. Il n'en est rien. Il n'appartient pas à « Nos Vicinaux » d'émettre des appréciations alors que la période



L'appareil est mis à l'essai sur nos lignes. (Photo Roels).

d'essai est toujours en cours ; nous avons pu cependant constater que l'émission se fait réellement avec rapidité.

Mais, où l'avantage de la machine est incontestable, c'est dans le décompte en fin de service par le receveur, c'est encore dans la surveillance des recettes, c'est, enfin, dans la suppression des tickets à valeur fixe.

Et nous passons sous silence les larges possibilités de statistiques qu'offre la bande de contrôle contenue dans chaque appareil.

Mais, revers de la médaille, le mécanisme sera-t-il assez robuste pour résister aux fatigues dues aux parcours sur les routes belges ?

Attendons les résultats des essais, qui, nous l'espérons, seront concluants.

CHRONIQUE MEDICALE

(suite de la page 7).

Les glandes salivaires, en bonnes gardiennes de notre teneur en eau, ralentissent leur sécrétion de salive dès que se produit un appauvrissement en eau du sang et des tissus et signalent ainsi immédiatement la nécessité prochaine d'ingérer une certaine quantité d'eau.

La sensation de soif correspond donc, sauf maladie, à un réel besoin de l'organisme. C'est dire que lorsqu'on a soif, il faut boire.

Que boire et comment boire, ce sera l'objet d'un prochain entretien où nous étudierons ensemble les qualités — et les défauts — d'un certain nombre de boissons.

Docteur PETRE.

« Pouvez-vous me dire, s'écrie le voyageur furieux, à quoi peuvent bien servir ces chiffres dans cet indicateur officiel ? »

Le chef-train eut une idée géniale : « Si vous n'aviez pas ces chiffres, vous ne pourriez pas calculer le retard du train ! »

A MONS-BASSINS



En février dernier, une manifestation de sympathie s'est déroulée au dépôt de Mons-Bassins, à l'occasion de la mise à la retraite de M. Arthur Robert, chef-piocheur du service Voies et Travaux.

M. Camille Willème, au nom du personnel de ce service, félicita vivement M. Arthur Robert à qui il remit une magnifique gerbe et deux confortables fauteuils.

M. Arthur Robert entra aux Voies et Travaux en 1903, sa valeur professionnelle lui valut le grade de chef-piocheur dès 1914.

Les hommes de la brigade de Mons regretteront longtemps leur chef qu'ils tenaient en grande estime.

Les billets de banque souillés

sont-ils contagieux ?

En dehors des bacillus subtilis, les billets de banque usagés sont recouverts de colibacilles, de proteus vulgaris, de bacillus cutis communis et de staphylocoques. Telles est la conclusion, écrit un hebdomadaire français, que l'on peut tirer de l'examen bactériologique, par le docteur Bonnay, d'un billet de banque particulièrement sale.

Le docteur Bonnay précise d'ailleurs que les staphylocoques* en question sont particulièrement inoffensifs, que le bacillus subtilis se trouve dans presque tous les milieux de culture, et que le bacillus cutis communis, qui est à l'origine de presque toutes les maladies de la peau, se développe sur l'épiderme de personnes parfaitement saines.

Il semble que l'on doive considérer comme seul élément dangereux de ce billet les staphylocoques, générateurs de septicémie et d'abcès, et le colibacille qui provoque la colibacillose. Mais ces germes sont habituellement propagés par des véhicules autrement plus efficaces : malades, verres souillés, vaisselle mal lavée. Le colibacille existe d'ailleurs dans tous les organismes et ne devient dangereux qu'à partir d'un certain nombre et d'une certaine virulence.

L'examen auquel a procédé le docteur Bonnay ne permet pas d'établir une conclusion définitive en matière de virus ou de bacilles, en particulier du bacille de Koch (tuberculose) dont seule l'inoculation permet d'établir la présence.

Tout bien pesé, conclut le docteur Bonnay, les billets de banque demeurent l'un des moyens dangereux agents de propagation des maladies.

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