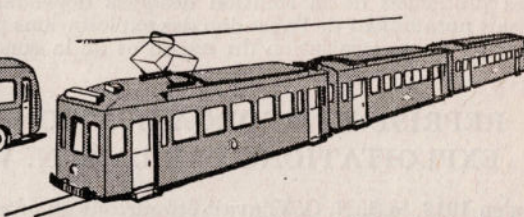
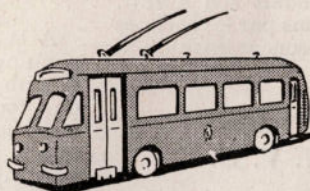
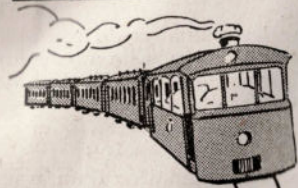
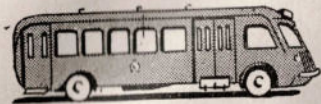


NOS



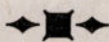
VICINAUX

N° 3 — JUIN 1946

Périodique destiné au Personnel de la S. N. C. V.
Comité de rédaction: 14, rue de la Science, 14. Bruxelles

Historique de la Société Nationale des Chemins de Fer Vicinaux

(SUITE)



Les Vicinaux pendant la première guerre mondiale

Quatre août 1914. Au mépris des traités garantissant notre neutralité, l'Allemagne envahit notre territoire. Cette occupation allait fournir à la S. N. C. V. l'occasion de montrer sa force de résistance et son efficacité.

Dès sa pénétration en Belgique, l'autorité militaire allemande s'empara des lignes du grand chemin de fer, propriété de l'Etat.

Le réseau vicinal, dépendant de la S. N. C. V. organisme autonome et ne présentant pas le même intérêt stratégique, parvint, heureusement, à échapper à cette emprise.

La carence forcée du grand chemin de fer allait ainsi imposer aux vicinaux un rôle capital dans les transports civils de la Belgique occupée.

Dès que l'on fut assuré de l'accord du Gouvernement belge en exil, les dirigeants de la Société Nationale et ceux des sociétés exploitantes (à cette époque la quasi totalité du réseau était encore affermée), s'efforcèrent, avec le concours de tout le personnel, de reconstituer les services désorganisés par l'invasion et de rassembler le matériel roulant dispersé. Quoique habitués à organiser seulement des trains à marche lente, ils créèrent des trains de voyageurs à vitesse plus grande et à long parcours reliant les grands centres. Afin d'assurer le ravitaillement des villes en charbons et en vivres, ils firent circuler des trains de nuit et tractionner des trains de marchandises par des motrices électriques. Le service de réparation du matériel dut se faire pendant la nuit. Toutes ces innovations révolutionnèrent complètement l'exploitation des chemins de fer vicinaux.

Toute cette activité n'entraîna guère dans les vues de l'occupant. Non seulement, il se rendait compte que les relations économiques étaient maintenues, ce qui réduisait le chômage et par le fait même les déportations, mais il se doutait bien que les organisations patriotiques s'occupant

du transport des documents secrets, des journaux clandestins et du passage de la frontière par les volontaires de guerre trouvaient, dans les Vicinaux, plus d'une sorte d'assistance.

Aussi, l'ennemi chercha, sans cesse, à mettre fin à cette activité par tous les moyens en son pouvoir. En dehors des menaces, des tentatives d'ingérence, il y eut la lutte incessante pour différer le démontage des lignes ferrées. On ne put, malheureusement, empêcher celui-ci et, d'année en année, on vit le réseau vicinal diminuer, si bien qu'en novembre 1918, des 4.095 Km. exploités, il ne restait que 1.865 Km. encore intacts.

Les services d'ordre matériel et le maintien des relations sociales et familiales entre les diverses parties du pays d'une part et l'approvisionnement en vivres et munitions dans la partie du pays restée aux mains des troupes belges et alliées d'autre part, firent ainsi des Vicinaux, un élément important de la résistance de la Belgique à l'envahisseur.

La reconstruction du réseau vicinal.

Aussitôt la guerre terminée, la première tâche fut de reconstruire le réseau détruit, condition de la restauration industrielle et économique du pays.

Les difficultés d'approvisionnement du matériel indispensable furent énormes : on n'obtint les rails et les billes nécessaires que vers la fin de 1919. Grèves, retards dans les fournitures, lenteur dans la récupération du matériel roulant, hausse constante du prix des matériaux et de la main-d'œuvre vinrent encore aggraver la situation.

Néanmoins à la fin de 1921, c'est-à-dire en moins de trois ans, la remise en état d'exploitation de 2.236 Km. de lignes vicinales était un fait accompli et, à cette occasion, le Roi Albert adressa ses félicitations à notre organisme.

L'entre-deux guerres (1919-1940).

Au cours de cette période, la S. N. C. V. s'est trouvée aux prises avec des problèmes de la solution desquels dépendait son avenir. Il s'agissait notamment de l'abandon des exploitations par les sociétés fermières, de la modernisation du réseau et de la concurrence de la route.

REPRISE ET REORGANISATION DES EXPLOITATIONS PAR LA S. N. V. C.

Jusqu'en 1919, la S. N. C. V. avait été surtout un organisme chargé, en ordre principal, de l'établissement des réseaux et de leur équipement en matériel roulant. L'exploitation des lignes se trouvait généralement confiée à des sociétés privées, auxquelles elle était affermée par voie d'adjudication.

Le renchérissement du coût de l'exploitation, atteignant jusqu'à 400 p. c., rendit la position de ces sociétés intenable, d'autant plus que les tarifs n'avaient pu être augmentés en moyenne que de 100 p. c. Aussi, voyant les affaires périlcliter, ces sociétés se virent contraintes de solliciter, l'une après l'autre, la résiliation de leur contrat.



La S. N. C. V. s'adapta à la situation nouvelle en s'improvisant « organisme d'exploitation ». La décision était grave car le problème à résoudre était d'autant plus épineux que les exploitations les plus compromises furent abandonnées en premier lieu tandis que les lignes dont le rendement financier restait satisfaisant en dépit des difficultés du moment, ne furent cédées à la S. N. C. V. qu'à mesure de l'expiration normale des contrats.

Incitée par le souci d'assurer la compensation entre les lignes et la possibilité de rationalisation, elle poursuivit cependant systématiquement, la reprise des lignes affermées et, peu à peu, exploita la totalité de son réseau, à un vingtième près (200 km. environ).

Elle procéda à un regroupement des lignes par province et plaça un chef responsable à la tête de chaque groupe. Les réserves du matériel roulant purent être ainsi diminuées, les groupes pouvant aisément se venir en aide. A un nombre assez élevé de petits ateliers, médiocrement équipés, elle substitua des ateliers plus importants qui furent outillés suivant les progrès de la technique, de manière à fournir le maximum de rendement dans le minimum de temps et avec la dépense la plus réduite.

Le nouveau régime des lignes débuta sous des auspices peu encourageants, car la crise économique et monétaire battait son plein. Les pouvoirs publics se trouvaient incapables de venir efficacement en aide à la Société Nationale, qui les pressait de lui fournir les moyens financiers indispensables à la modernisation du matériel. Entre-temps, la concurrence de la route se développait.

Il fallut attendre la stabilisation monétaire de 1927 pour obtenir la reprise des souscriptions de capitaux. Les pouvoirs publics fournirent alors un effort considérable d'abord pour l'électrification du réseau et ensuite pour la création d'un parc d'automotrices. Néanmoins, la Société Nationale subit ainsi un retard dans son essor que la guerre, l'après-guerre et la crise financière portèrent à douze années.

A partir de 1931, l'effort des actionnaires se trouva à nouveau contrarié par la crise économique mondiale et par les répercussions de celle-ci sur la situation financière de l'Etat, des provinces et des communes.

Ouvrons ici une parenthèse pour exposer succinctement la genèse financière d'une ligne ferrée vicinale et

le régime financier de la S. N. C. V.

A la demande de communes voisines qui désirent être desservies par une ligne vicinale, un projet est soumis au Gouvernement qui accorde la prise en considération. Ce projet ayant été mis au point, on procède à la souscription des capitaux : l'Etat intervient pour une moitié, la province et les communes intéressées pour l'autre moitié (le capital privé n'intervient que rarement et dans une proportion infime).

Ces pouvoirs publics ne disposant que de ressources annuelles, sont dans l'impossibilité de verser en une fois, une part importante des capitaux souscrits, aussi peuvent-ils se libérer en 90 annuités qui couvriront, l'une après l'autre, l'intérêt et l'amortissement d'obligations garanties par l'Etat.

Grâce aux capitaux fournis par les preneurs de ces obligations, la ligne est construite et mise en exploitation. Elle a sa comptabilité propre et distincte. Certes, elle fait partie de la fédération des lignes vicinales groupées dans la S. N. C. V., mais elle n'y engage pas sa responsabilité. Si, les frais d'exploitation payés, la ligne réalise un bénéfice, celui-ci se répartit de la manière suivante :

1. Attribution aux actionnaires d'un premier dividende égal au montant de l'annuité qu'ils ont souscrite; ceci est une opération blanche qui ne nécessite donc aucune sortie de fonds.

2. S'il reste un excédent :

— 2/8 pour la constitution d'un Fonds de prévision spécial à la ligne, destiné aux améliorations et extensions éventuelles de celle-ci; — 3/8 aux actionnaires à titre de deuxième dividende; — 3/8 à la S.N.C.V. pour la constitution d'un Fonds de réserve destiné à couvrir les pertes des lignes déficitaires.

Il résulte de ce système que les actionnaires des lignes prospères ne voient jamais le montant de leur annuité, puisque celle-ci est couverte par la part dans les bénéfices reçue à titre de premier dividende. Ils peuvent ainsi devenir propriétaires des lignes sans rien déboursier et même encaisser parfois un second dividende.

Si le rendement de la ligne est faible et si le bénéfice d'exploitation ne permet pas de remettre aux actionnaires l'équivalent de la somme due par eux comme annuité, le solde est demandé aux actionnaires.

S'il y a un déficit d'exploitation proprement dit, les pertes ne sont pas supportées par les actionnaires, mais, conformément à l'article 27 des statuts, par le Fonds de réserve de la Société Nationale.

L'autonomie financière de chaque ligne n'est pas aussi absolue qu'elle paraît à première vue. En effet, l'Etat, actionnaire de toutes les lignes à concurrence de 50 p. c. environ, et les provinces, actionnaires des lignes de leur ressort à concurrence de 25 p. c. en moyenne, voient, à chaque fin d'exercice, les bénéfices des lignes les meilleures, compenser les résultats médiocres des lignes pauvres. Le principe de mutualité entre l'ensemble des lignes joue encore, par le fait de la formation du Fonds de réserve, destiné notamment à couvrir les pertes éventuelles sur exploitation des lignes médiocres établies dans



les régions déshéritées.

Tel est le mécanisme financier — chef-d'œuvre d'ingéniosité qui, servant avant tout l'intérêt général, sauvegarde la liberté des actionnaires et crée en même temps entre eux, un lien de solidarité.

Chronique Sociale

COMMISSION PARITAIRE NATIONALE

Au cours de la séance qu'elle a tenue, le 26 avril dernier, la Commission Paritaire Nationale a décidé, sous réserve d'approbation du Conseil d'administration, d'importantes mesures en faveur du personnel. Citons notamment :

Indemnité complémentaire pour les malades.

Jusqu'à présent, l'agent malade recevait de la Société Nationale, une indemnité qui, ajoutée à celle que lui paie sa mutualité, lui procurait une indemnité totale de maladie correspondant à 75 p. c. de son salaire d'activité. Dorénavant, l'allocation allouée par la Société Nationale sera calculée de telle manière que l'agent malade bénéficie, au total, (c'est-à-dire indemnité de la mutualité plus indemnité de la Société Nationale), de ressources égales à celles dont il disposait lorsqu'il était au travail.

Cette mesure, qui est appliquée aux agents effectifs et assimilés, est entrée en vigueur le 1 mai, pour une durée de six mois. A l'expiration de cette période, la question sera revue à la lumière des résultats enregistrés.

Il est donc de l'intérêt de tous qu'aucun abus ne soit commis, afin que ce régime, que le personnel appréciera certainement à sa juste valeur, puisse être maintenu définitivement.

INDEMNITE AUX ACCIDENTES

A partir du 1 mai également, les accidentés du travail, agents effectifs et assimilés, recevront leur salaire plein pendant toute la durée de l'incapacité temporaire.

Cette mesure, qui allégera dans une large mesure, la situation de nos accidentés, mérite aussi d'être soulignée; elle ne constitue toutefois pas une raison pour être moins attentif à éviter les accidents, car jamais une indemnité ou une rente ne compensera entièrement la perte d'un membre ou une invalidité quelconque.

Paiement de 8 jours fériés par an.

Le paiement de 8 jours fériés par an aux agents salariés est acquis. Les modalités d'application sont à l'étude.

CONFERENCE NATIONALE DU TRAVAIL.

La Conférence Nationale du Travail s'est réunie le lundi 13 mai.

Les décisions prises à cette occasion, apporteront de nouvelles améliorations à la situation des travailleurs.

La nécessité de clore cette chronique au temps fixé ne nous permet pas de commenter, dans le présent numéro, les décisions adoptées. Ce sera donc pour le prochain numéro.

REEQUIPEMENT MENAGER.

On annonce, qu'à partir du 1 juillet prochain, un bon de 100 francs de la feuille B pourra être utilisé pour l'achat de produits galvanisés et émaillés. De même, un bon de la feuille C pourra servir à l'achat de 75 francs d'objets en faïence et de 25 francs d'objets en verre.

TIMBRES SPECIAUX POUR PRODUITS TEXTILES ET CHAUSSURES.

Dans notre précédente chronique, nous avons signalé que les pensionnés pouvaient se faire inscrire auprès de leur administration communale en vue d'obtenir, eux aussi, une feuille de 100 points spéciaux, les inscriptions devaient être prises avant le 7 mars.

DE NOMBREUX PENSIONNES N'AYANT PAS EU CONNAISSANCE DE CETTE MESURE EN TEMPS UTILE, LE MINISTERE VIENT DE DECIDER QUE LES ADMINISTRATIONS COMMUNALES POUVAIENT, DE NOUVEAU, ACCEPTER LES INSCRIPTIONS. AVIS AUX RETARDATAIRES ET QUE, CETTE FOIS, ILS NE LAISSENT PLUS PASSER LE DELAI QUI EXPIRE DEFINITIVEMENT LE 15 JUIN PROCHAIN !

CARTE DE VACANCES POPULAIRES.

La direction des « Vacances ouvrières » vient de signaler que les cartes de vacances populaires seront de nouveau délivrées à partir de cette année. Ces cartes, que nos agents salariés pourront obtenir, donnent droit, sur les chemins de fer, aux réductions suivantes, sur le coût du billet « aller et retour » :

- réduction de 25 p. c. pour les parcours inférieurs à 100 km.;
- réduction de 35 p. c. pour les parcours de 100 à 300 km.;
- réduction de 50 p. c. pour les parcours de 300 km. et plus.

D'autres réductions importantes sont également consenties sur le prix du billet d'entrée aux Grottes de Han, de Rochefort, etc..., au jardin zoologique d'Anvers, ainsi que sur le coût des voyages en bateau-mouche sur la Meuse. Ajoutons, pour mémoire, que la carte donne droit aussi à une réduction de 35 p. c. sur les chemins de fer Vicinaux.

Ces cartes ont une durée de validité de 15 jours.

Les agents salariés, qui désirent bénéficier des avantages prévus, devront en faire la demande à leur chef de service, le plus tôt possible et, en tous cas, 15 jours au moins, avant l'époque où ils prendront leurs vacances.

En matière sociale le « savoir faire » est bien
le « faire savoir » est encore mieux.

Nos reportages

Le Home de repos à Wenduyne

C'est à Wenduyne-Molen, que je descendis du tram en compagnie de M. Van Vlaanderen junior, le nouveau secrétaire du Home. Nous vîmes bientôt arriver à notre rencontre, M. Fromont l'actif directeur-gérant.

Je voulus lui demander quelques explications, mais je n'eus pas le temps de parler. M'ayant happé par le bras, il m'entraîna de chambre en chambre, d'étage en étage.

Mais, avant de parler des réalisations récentes, retournons en pensée en arrière. Le Home de Heist fut exploité de 1935 à 1939 et l'on compta plus de 7.000 journées de vacance par an.

En 1940, le bâtiment fut occupé par l'armée belge durant 3 mois, puis durant 22 mois par les allemands qui le laissèrent dans un triste état. Le 10 août 1943, nos gérants furent expulsés et ils ne pouvaient emporter que quelques kilos de bagages. C'était mal connaître l'esprit de débrouillardise et la remarquable ingéniosité de M. Fromont, qui pourrait bien avoir inventé le système D. (suite page 7)

IN MEMORIAM

Dans chaque numéro, nous rappellerons la mémoire d'un agent des Vicinaux, victime de la barbarie nazie ou mort les armes à la main.

Van den Auwelant, Aloïs-Marcel, né à Turnhout le 3 juillet 1923. Entré aux Vicinaux, aux ateliers de Turnhout comme électricien le 2 décembre 1940. Mort dans les combats de la Résistance, le 26 septembre 1944.

Après la campagne de 18 jours qu'il avait faite comme militaire de carrière, Van den Auwelant, entra en service à la S. N. C. V.

Il acquit la sympathie de tous ses camarades par sa serviabilité. Co-fondateur du cercle sportif vicinal de Turnhout, il participa à toutes ses activités.

Au cours de la guerre, il eut à lutter contre l'influence de l'entourage familial. Malgré cela, à la libération, il participa à toutes les opérations de la Résistance. Les batteries anglaises étaient en position dans la ville, mais les allemands étaient retranchés de l'autre côté du canal de Turnhout.

C'est les armes à la main, alors qu'il avançait sur la berge qu'il fut atteint par une balle ennemie.

Il devait mourir après des heures de souffrance, laissant une veuve éplorée et des enfants.

N'oublions jamais.



A l'Administration Centrale.

DANS ces cinq premiers mois de l'année, nous avons assisté à un chassé-croisé. Des vieux fonctionnaires nous ont quittés, d'autres ont repris le flambeau et des jeunes ont reçu leur initiation vicinale.

Le Service Financier a été atteint par une épidémie de mariage. Après d'autres collègues, André Devlesaver, Louis Scohy et Jacques Housiaux se sont mariés. Nos meilleurs vœux aux jeunes époux.

Jean Félix et B. Kerremans ont tous deux été père d'une petite fille. Bonne santé aux bébés et aux mamans.

Van Wassenhove Sylvère du service V. T., Ben Paelinck à C. C. et André Genty de T. M. sont entrés à l'armée.

Sont entrés à l'Administration :

M. Chantrenne, chef de bureau, Etude de la mécanographie.

M. Van Looy, contrôleur d'exploitation, lauréat du concours organisé par l'Inspection Générale.

M. Baggermann, dessinateur à C. C. Bienvenue à tous.

Groupe de Bruxelles, Rue Bara.

DURANT le mois d'avril, Borremans Guillaume, des ateliers de Curegem et Janssens, P., manoeuvre à Curegem ont pris leur retraite. Nous leur souhaitons d'en profiter encore longtemps.

Lorsque ce journal aura paru, M. Dessamblanchx aura, très certainement quitté définitivement son dépôt de Dilbeek où, pendant des années, il avait su faire régner une parfaite discipline et un service excellent.

M. Dierickx, chef de dépôt à la Roue, a pris sa succession et des gens, sans doute bien intentionnés, nous prient de lui rappeler que les pigeons transportés en vicinal, sont considérés comme marchandise encombrante !

C'est le contrôleur Devos qui a pris la succession de M. Dierickx à La Roue.

Rien que dans le mois d'avril, les allocations de naissance ont été payées à vingt agents de Bruxelles et de Louvain, nos félicitations aux mamans et aux heureux papas.

Groupe d'Anvers.

Les agents du groupe d'Anvers qui firent partie de la délégation venue à Bruxelles le 7 avril dernier, se souviendront longtemps de leur voyage.

Avant pris leurs dispositions à temps, ils furent pilotés dans la ville de Bruxelles et purent ainsi voir les principaux monuments. La photo montre le groupe des agents de Zurenborg.



Mais c'est le retour surtout, par ses péripéties imprévues, notamment le passage à Malines où un bal était donné par le jazz du dépôt de Rumst, qui clôtura cette belle journée, dans l'allégresse générale.

Il était déjà lundi lorsque les agents de Turnhout rentrèrent au bercail. N'insistons pas !

Il nous faut signaler qu'un cercle théâtral s'est fondé au dépôt de Malines, le but final de cette société est original et digne d'être imité : procurer un cadeau de Noël à chaque enfant du personnel du dépôt de Malines.

Nous leur souhaitons une bonne réussite artistique et financière.

LA MANIFESTATION DU 7 AVRIL

LE dimanche, 7 avril 1946, fut un véritable jour de fête pour notre grande famille vicinale.

L'idée de faire participer des délégations des différents groupes, comprenant toutes les catégories du personnel, était excellente et, avait rencontré, dès le début, l'approbation unanime.

Dès 1 heure de l'après-midi, la rue de la Régence présentait une animation inaccoutumée. Les képis flambant neufs et les galons étincelants jetaient une note gaie dans la foule des agents et fonctionnaires.

On se disait bonjour d'un trottoir à l'autre, on liait connaissance et, plus d'un « Vicinaliste » a rencontré des collègues d'autres groupes avec lesquels il échangeait des correspondances et des coups de téléphone depuis 15 ou 20 ans, sans s'être jamais vus !

Les portes s'ouvrirent un peu tard, avouons-le, et le flot des huit cents participants s'écoula pendant 20 minutes, filtré par un service d'ordre sévère mais soucieux de ne pas commettre d'impair.

La plupart des provinciaux qui pénétraient pour la première fois dans la Salle du Conservatoire Royal étaient frappés par sa sobre décoration et, par après, par l'excellence de son « acoustique ».

C'est M. l'inspecteur général Van Lul, qui inaugura la série des discours. Il s'attacha à faire ressortir l'attitude très nette que M. le directeur général eut devant l'occupant, faite à la fois de prudence rusée et de fermeté intransigeante. Il rappela ses interventions en faveur du personnel et son acquiescement inconditionnel à toutes les initiatives sociales de ses directeurs de groupe.

La péroraison de M. Van Lul : « un seul cri exprimera ce que nous pensons tous et depuis toujours : Vive notre Directeur Général ! » souleva des applaudissements prolongés.

Ce fut, alors, le tour de M. Van Hove, receveur à Turnhout qui, au nom du personnel lut, avec beaucoup d'expression, une adresse écrite en néerlandais. Lui aussi remercia M. Léon Jacobs pour son esprit social et exprima le vœu de le voir diriger encore longtemps, les destinées de la Société Nationale.

C'est d'une voix forte que M. Valeke, directeur général-adjoint, prit la parole en s'adressant à la fois aux membres du Conseil d'administration et au personnel. Il sut faire ressortir les heureux résultats de la politique réaliste, menée par M. Léon Jacobs depuis son accession au poste de commandement. L'orateur sut concrétiser la pensée de chacun et fut vigoureusement applaudi.

Après ce discours, commença la partie musicale. Ceux qui furent à l'écoute au poste de radio, auront pu juger également des qualités de l'« Omroeporkest » sous la baguette de Jef Verelst. Après un entr'acte, beaucoup trop court, se déroula la seconde partie qui se

termina par le ballet de la « Fiancée Vendue », enlevé avec un brio et une cohésion remarquables.

Enfin, au milieu d'un tonnerre d'applaudissements, M. le directeur général se leva et alla prendre place devant le tapis vert.



Il commença par dire toute la joie qu'il avait éprouvée à se trouver au milieu de tous ses collaborateurs en cette journée inoubliable. Il voulut faire partager, par tous, l'honneur qui lui avait été fait, par l'octroi de la plus haute distinction honorifique.

C'est d'une voix brisée par l'émotion qu'il évoqua la mémoire des agents tombés sous les balles ennemies ou morts dans les bagnes nazis.

Il dit à chacun combien il était sensible aux cadeaux qui lui avaient été offerts : le livre d'or, son portrait et un paysage de la Campine, tous deux du peintre Geleyn. Après avoir entendu la version flamande du discours, la salle, debout, lui fit une dernière et longue ovation.

Ce fut vraiment une fête de famille et chacun aura senti quels liens puissants lient des hommes attelés à une tâche identique.

VICINALE



AMUR

Durant ce premier semestre notre groupe a eu deux décès à déplorer, en février Gustave Joassin, chef de dépôt à Morville s'est éteint après une longue maladie; par après c'était au tour de François Misse, chef de station de Melreux, mort en chemin de fer. Nous présentons à leurs proches nos plus émues condoléances.

Ce devoir accompli, il nous est agréable de féliciter Louviaux Adolphe, un des plus vieux wattmen de Namur, qui a pris sa retraite. Il avait d'ailleurs depuis quelque temps déjà remis ses manettes sur ordre du médecin. Finpe François, piocheur à Manhay est dans le même cas que lui.

Quant à Crucifix Joseph, chef receveur de Forville et Lambert Arthur de Namur, c'est atteints par la limite d'âge qu'ils ont été obligés de déposer la boîte aux billets. Nous leur souhaitons de jouir longtemps encore d'un repos mérité.

Dans la rubrique « Naissances » ce sont les « anciens » qui donnent l'exemple, le contrôleur Léonet et René Laurent se sont félicités mutuellement. Jamé tro taurd pour bin fé !

SPORT.

Après un début plus que fracassant l'équipe de S. C. des Vicinaux de Namur avait volé de défaite en défaite. Le motif : indisponibilité de joueurs, manque d'aide morale, etc...

Néanmoins, le dernier résultat a permis de grands espoirs pour les matchs de coupe qui viennent de commencer.

Le moral est au Zénith en ce qui concerne la balle pelote et Dieu sait si la petite balle ne va pas redorer le blason sportif des Vicinaux de Namur.

Exploitation :

La section Meeffe-Hannut jadis exploitée par le groupe de Liège a été reprise par Namur. Hannut devient le point d'échange entre les deux groupes.

Le service d'heure en heure en électrique a été rétabli sur Namur.

Onoz et le circuit de la Citadelle et de la route Merveilleuse est assuré tous les dimanches. L'inauguration eut lieu en présence des autorités.

Allons, Namur se redresse et redeviendra bientôt le beau groupe qu'il était avant guerre.

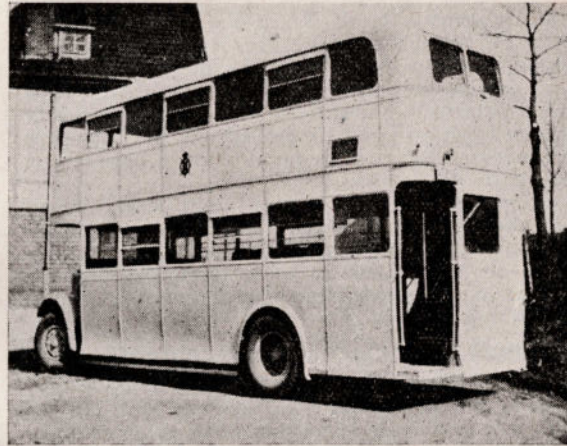
HAINAUT

Durant le mois d'avril nous avons eu à déplorer le décès de Alfred Marquant.

Nous présentons à ses proches nos sincères condoléances.

Ont pris leur pension : Canivet, Gaston; Capelle, Vital; Cantigneau Edouard; Delforge, Guillaume; Dubois, Désiré; Marmignon, Jules; Normand, Emile.

Nous leur souhaitons de jouir encore de longues années d'un repos mérité dans un monde en paix, espérons-le



C'est dans un de ses autobus à double-toit que la délégation limbourgeoise a fait le déplacement vers la capitale.

Est-il besoin de dire que son passage provoqua la curiosité amusée des Bruxellois qui se demandaient s'il s'agissait d'une nouvelle ligne

LIÈGE

Nous n'avons pu relater dans le numéro d'avril la manifestation patriotique du dimanche 3 mars. Ce jour-là au local du cercle des agents à Saint-Gilles, M. Leclercq, gouverneur à remis un fanion à l'amicale des résistants des tramways vicinaux et autobus de la province de Liège, en présence de M. Gruslin, bourgmestre de la ville, de M. Wilsens notre directeur, de MM. les ingénieurs Van Lierde et Botton, ainsi que d'un grand nombre de délégués de tous les dépôts de Liège et de Hasselt. Cette cérémonie, empreinte de la plus franche cordialité laissera un bon souvenir à ceux qui eurent la chance de pouvoir y assister.

Après un discours de M. Manard, président de l'amicale, M. le gouverneur lui remit le fanion en affirmant « qu'il ne pouvait le déposer en de meilleures mains ». M. Wilsens fit alors ressortir l'indépendance de l'amicale et M. le Curé de la paroisse procéda à la bénédiction du fanion.



Nous vous donnons ci-dessous, la composition du comité fondateur de l'amicale; son espoir : « voir son groupe augmenter, afin de réaliser plus sûrement ses buts ».

Comité central.

Président : M. Manard; Vice-Président : M. A. Dupont; Secétaires : MM. Boulanger et Herpers; Trésoriers : MM. G. Jacquemin et Denis.

Comité des fêtes.

Président : M. Herpers; Vice-Président : M. Harzée; Secrétaire: M. Ch. Jacquemin; Trésorier : M. Denis.

NOTRE CERCLE DES AGENTS.

Bon nombre d'agents ignorent comment fonctionnent les rouages assez compliqués de nos fêtes; ils assistent à des concerts, des parties sportives sans se rendre compte du travail administratif nécessaire à la bonne réussite de ces récréations, ceux qui sont chargés de cette tâche parfois bien ingrate, ne peuvent rester dans l'ombre; mettons-les en vedette.

Le comité du cercle des agents des vicinaux, ou comité central, est chargé de la bonne tenue de la maison, tant morale que matérielle, responsabilité très lourde, supportée par des hommes très forts. Les voici :

Président : M. Lebrun; Vice-Président : M. F. Longdoz; Secrétaire : MM. Hubin et Pliers; Trésorier : M. Henkinet; Commissaires : MM. Meubus, Eben, Jacquemin, Godin, Pliers.

Ce comité protège de son aile bienveillante :

1. LA DRAMATIQUE, sous la direction de M. Detilloux, secondé par son président M. Vanhaeren, son vice-président M. Detiège, son secrétaire M. Zenthner, son trésorier M. Henkinet et par la troupe que nous connaissons tous.

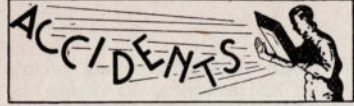
2. L'HARMONIE ET LA SYMPHONIE respectivement dirigées par M. Gheur et M. Raskin.

3. LA SECTION SPORTIVE, dirigée par M. Henkinet, la présidence en a été confiée à M. Vanhaeren, le secrétariat à M. Leponce et son trésorier est M. Henkinet.

Ce comité dirige un club de football, capitaine M. Cornélis, un club de basket-ball, capitaine M. Castadot, un club de ping-pong, capitaine M. Simonis et en formation : un club d'athlétisme, de natation, de dressage de chiens policiers, de... tout ce qui pourra vous intéresser.

Dans toutes les branches de cette activité, les noms que nous avons cités et même ceux que nous avons oubliés, ont voix au comité central, et tous sont très écoutés. Quand nous vous aurons dit que toute cette machine fonctionne sous la présidence d'honneur de notre directeur M. Wilsens, qu'elle tourne pour votre plaisir et que ce plaisir permet de venir en aide à nos grands malades, nous espérons avoir un peu éclairé notre cercle des agents.

PREVENTION!



I. ACCIDENTS DE ROULAGE

Lorsqu'un accident se produit — nous visons particulièrement les accidents de roulage ou mieux encore les accidents avec tiers — le personnel est OBLIGE de rédiger une version de l'accident; celle-ci doit être à tel point CLAIRE et EXACTE que quiconque en prend connaissance voie se dérouler le film de l'accident sans en avoir été témoin.

Nous nous voyons forcés d'insister sur l'obligation de l'exécution minutieuse de cet ordre.

La rédaction introduite doit être concise et de toute façon VERIDIQUE, c'est-à-dire correspondant intégralement à la réalité.

Afin de prouver jusqu'à quel point la sincérité, disons même l'honnêteté dans la déclaration, peut avoir ses répercussions à l'avantage de l'agent et de la société, nous faisons suivre :

La relation d'un accident vécu :

Une dame prend un ticket valable de X... à Y... (Y est un arrêt facultatif). Le receveur oublie de demander l'arrêt (ceci se passe à environ 6 kilomètres du terminus de la ligne). La dame propose de payer le supplément jusqu'au terminus aussi invraisemblable que cette proposition puisse paraître; toutefois, le receveur suggère à la voyageuse de changer de train au point de croisement. Il faut noter que ce point de croisement n'est pas un point d'arrêt permettant la montée ou la descente de voyageurs.

Les formalités de croisement remplies, le train, qu'il fallait croiser se remet en marche (le chef de ce train n'étant pas mis au courant par son collègue des faits mentionnés ci-dessus). Entretiens, la voyageuse s'apprêtait à monter — le train démarre — la dame est projetée d'abord contre un poteau de la ligne aérienne pour disparaître ensuite sous la voiture. Elle est relevée très grièvement blessée.

Que mentionnait la déclaration d'accident?

Tout simplement « que la dame était montée au point de croisement Y..., non accessible aux voyageurs ». Le receveur qui, par ses mauvais conseils, était responsable de l'accident, avait volontairement omis d'instruire son collègue de tous les événements précédant le fait.

La première version laisse clairement apparaître la responsabilité de notre agent, tandis que la déclaration introduite met la S. N. C. V. et son personnel hors cause, attribuant toute la responsabilité à la victime.

A quelles conséquences peut amener pareille action frauduleuse?

Mettons-nous dans l'hypothèse que la direction se soit basée uniquement sur les rapports — qu'elle doit supposer honnêtes — de ses agents, pour juger de la responsabilité, donc sans faire procéder à une enquête complémentaire. Dans ce cas, elle doit débouter la victime de sa demande d'indemnisation. Seulement, la victime, convaincue — et à raison — de sa non-responsabilité, défendra ses droits par la voie judiciaire. **TRADUIT DEVANT LA JUSTICE, LE RECEVEUR COUPABLE SE VERRA FORCE DE RECONNAITRE COMME EXACTE LA VERSION DONNÉE PAR LA VICTIME**, car n'oublions pas que celle-ci a fait citer ses compagnons de voyage, témoins de la conversation précédant l'accident. Notre agent sera condamné à titre personnel par le tribunal correctionnel et il n'échappera pas non plus à la mesure disciplinaire que la société doit lui appliquer.

II. — Accidents loi ou accidents de travail.

Dans le numéro précédent figurait une récapitulation des accidents de travail survenus au cours du mois de janvier 1946.

Nous faisons suivre un tableau du premier trimestre 1946

Groupes d'exploitation	Accidents mortels	Accidents avec incapacité permanente (invalidité)	Sans invalidité				Total
			Incapacité Temporaire				
			Sans	1 - 8 jours	1 - 2 semaines	plus de 2 semaines	
Bruxelles	—	1	16	18	24	5	64
Louvain	—	1	16	4	12	4	37
Anvers	—	3	21	19	20	11	74
Deux Flandres	—	—	18	22	13	15	68
Hainaut	—	2	61	53	40	11	167
Namur-Luxembourg ..	—	—	23	18	15	4	60
Liège	—	2	15	7	10	4	38
Limbourg	—	—	16	14	14	8	52
Total	—	9	186	155	148	62	560

Vous pourrez juger par vous-mêmes que la situation est restée stationnaire — il n'y eut ni amélioration, ni aggravation.

Espérons un meilleur résultat pour l'avenir!



L'expérience prouve que, dans les usines, la plupart des incendies surviennent durant les heures de travail et sont en conséquence rapidement découverts et facilement combattus.

Durant les deux heures qui suivent la cessation du travail, le pourcentage des feux est encore très fort.

De ce qui précède, on doit conclure que les locaux doivent être minutieusement visités immédiatement après le départ des ouvriers et dans la suite au moins encore une fois et cela, deux heures plus tard.

Dans la petite industrie, le patron se charge lui-même de ce soin et ce n'est qu'exceptionnellement qu'il se fait remplacer par un homme de confiance.

Dans les grosses industries, les rondes doivent se continuer durant toute la nuit et être faites au moins toutes les heures. Sont à surveiller, non seulement les lieux de travail mais encore et surtout les dépôts, les magasins et les dépendances même si celles-ci sont fréquentées durant le jour.

L'itinéraire des rondes doit être bien étudié et il convient de le définir dans une instruction écrite...

La surveillance nocturne est souvent confiée à des impotents ou des éclopés. C'est une profonde erreur. Pour s'en convaincre, il suffit de réfléchir un instant au sang-froid, à la présence d'esprit, au courage et à la force physique qui sont nécessaires pour accomplir consciencieusement les tournées et pour lutter contre les commencements d'incendie et parfois même contre les cambrioleurs.

Les veilleurs doivent connaître d'une façon parfaite les moyens d'alerter les secours contre l'incendie, les emplacements des appareils de premier secours et le fonctionnement de ceux-ci. Ils doivent être pourvus d'une lanterne électrique et d'un trousseau de clés complet, chaque clé portant bien clairement le numéro de la porte correspondante...

Les rondes ne peuvent inspirer confiance que si elles sont contrôlées par des appareils appropriés.

Les quelques minutes qui suivent la découverte d'un commencement d'incendie sont d'une importance extrême vu que le développement ultérieur des événements dépend de leur utilisation.

Celui qui se trouve brusquement et tout seul en face d'un foyer doit instantanément se résoudre soit à appeler des secours, soit à combattre le feu. S'il a agi d'une façon réfléchie, nul ne pourra, après coup, lui reprocher son échec. Dans la grande généralité des cas, celui qui a conservé son calme et son sang-froid pourra voir d'emblée s'il est capable d'étouffer le feu dans l'œuf. *En cas de doute, il n'y a pas à hésiter, il faut déclencher l'alerte.*



Quand le bâtiment va ...

Les travaux de reconstruction des bâtiments de l'Administration Centrale avancent rondement. La photo ci-dessous a été prise il y a plus d'un mois et demi. La partie arrière est complètement construite et depuis, le bâtiment en façade se hausse de jour en jour.

On espère qu'une partie pourra être occupée pour janvier 1947 mais on ne pourra planter le « mai » traditionnel que... l'été suivant.

On poursuit l'étude d'un nouveau dépôt à Namur en remplacement de celui qui a été détruit à Salzinnes et l'étude des bâtiments de bureaux à Mons est en bonne voie.

A Anvers, on espère pouvoir aménager le bâtiment qui a été acheté pour servir de bureaux.

Au littoral, on s'occupe activement de la remise en état des nombreuses aubettes qui ont été détériorées ou détruites par faits de guerre.



NOS AUTOBUS

L'industrie automobile française fait actuellement un gros effort afin d'arriver bonne première sur le marché belge. C'est une lutte de vitesse, car les besoins sont immenses et peut-être que dans deux ans, à prix égal, la production américaine aura la préférence. La photo ci-contre donne une idée du nouvel autobus « Chausson » dont les caractéristiques ont été données dans le numéro précédent.



La Société Nationale a passé une commande globale de 30 de ces véhicules.

Il y en a déjà 2 en service sur Lessines-Soignies, 6 dans le groupe de Liège, 2 à Gand et 2 autres sont attendus à Namur.

C'est encore en France que nous avons commandé 5 camions bâchés Berliet, moteur Diesel, 4 cylindres, charge utile de 5 T.

D'ici peu, nous seront fournis également les premiers autobus « Mack » américains. En réalité, il s'agit de châssis de camions neufs achetés par la mission Kronacker; ils seront carrossés en Belgique. Les « Mack » ont un moteur Diesel 6 cylindres, 130 C. V.

La Société Nationale a mis de nouvelles lignes d'autobus en exploitation :

Groupe de Liège : Liège-Micheroux-Soumagne. Liège-Montegnée-Saint-Nicolas (Pansy).

De plus, d'autres lignes ont été afferchées à des particuliers :

Zottegem-Ninove. Merelbeka-Gavere-Zottegem.

Saint-Michel-Bruges-Damme-Moerkerke.

Ostende-Koksijde-Veurne (Selvop).

Binche-Givry-Asquillies-Frameries.

Brugge (Kristus Koningswijk) - Brugge (Oud-Station.)

LE HOME DE WENDUYNE

(suite)

Il parvint, en 48 heures, en faisant la navette avec deux petites camionnettes, à charger 11 wagons fermés au nez et à la barbe des Fridolins, mettant en sécurité un matériel considérable dont la valeur a déjà triplé et quintuplé. Expulsés le mardi soir, tout était à Gand le jeudi, on se doute que nos hommes avaient été alertés.

Passons le séjour à Gand. En mai 1945, le tenace Fromont (j'aimerais le caricaturer en bouledogue avec une tête de renard !) fit transformer une partie du bâtiment actuel pour remiser son matériel : lits, sommiers, draps de lit, couvertures de laine, vaisselle, etc...

A l'heure où paraîtront ces lignes, le Home de Wenduynne sera virtuellement ouvert et prêt à accepter des locataires suivant un tarif qui doit être affiché aux valves ou près du tableau de service.

Les renseignements complémentaires vous seront donnés par les délégués suivants :

Brabant : Janssens et De Ruyck.

Lowain : Gabriëls.

Anvers : Naets.

Hainaut : Corouge, Van Mechelen, Liégeois.

Namur : Wafflard, Dieudonné.

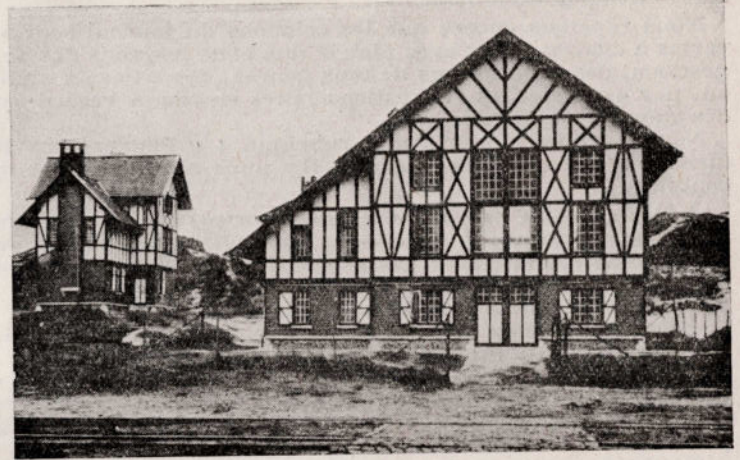
Liège : Van Haeren et Dupont.

Pour qui connaît les difficultés que l'on rencontre actuellement dans l'industrie du bâtiment, surtout à la côte, la transformation du bâtiment de Wenduynne est une réussite remarquable. Vaste dégagé-

ments, cuisine claire et pratique, salle à manger au décor sympathique et chaud, chambres confortables, sont les principales caractéristiques du home. Ajoutons qu'il a été prévu un terrain pour campeurs faisant partie de la propriété, prix de location très minime par nuitée, défense de faire des feux de bois.

Il faut maintenant que chacun sache que tous les prix et tarifs ont été étudiés, examinés, discutés avec le plus grand soin.

Si une base de comparaison vous est nécessaire, dites vous bien que la moindre pension d'hôtel coûtera en saison au minimum 200 à 250 francs par personne auxquels il faut ajouter les 10 p. c. de service et la boisson. Au Home, les prix faits comprennent le service et la boisson. Le point le plus difficile à faire admettre sera assurément la question des timbres.



Soyons réalistes : les prix donnés n'ont pu être établis qu'à condition de passer par le marché régulier, c'est-à-dire au moyen des timbres.

Il ne peut être question d'acheter du café, du beurre, du sucre, de la viande, des pâtes alimentaires au marché noir.

Les repas avant guerre, au home, étaient nourrissants et bien préparés. Nos gérants entendent maintenir cette tradition.

La valeur des timbres pour une semaine est insuffisante, alors faisons sans rechigner un petit sacrifice. A ce prix, vous passerez de bonnes vacances.

Votre « Home de repos » à Wenduynne vous attend.

SANS ESPRIT D'EQUIPE UN CHEMIN DE FER
EST UN CORPS SANS AME.

Un bon receveur connaît les abords de sa ligne.
Il sait renseigner les voyageurs.

Tram MAGAZINE

FERMEZ LES ROBINETS

Hommes de manoeuvre, receveurs, wattmen,
ceci vous intéresse :

Supposons qu'après l'heure de pointe du soir un train passe devant un dépôt et que par raison de service, on doit décrocher 2 remorques pour laisser la motrice seule terminer son service du soir.

Le receveur de la première remorque va décrocher et déconnecter le raccord du frein à air Westinghouse.

Supposons que, soit pour aller plus vite, soit par pure inattention, le receveur oublie de fermer les deux robinets entre la motrice et la première remorque, ainsi que ceux reliant la première et la seconde remorque, que peut-il se produire ?

D'abord, l'air va fuser violemment et il est possible que la rondelle de caoutchouc décrive une trajectoire dans l'air. Ensuite si la voie est en déclivité, au bout d'un certain temps le frein des remorques va se desserrer et les voitures vont se mettre en branle.

Ce qui est aussi grave, c'est que le lendemain matin aux premiers départs, lorsqu'on accrochera la première remorque à une motrice, il est normal que le wattman suppose que le robinet arrière de sa remorque est fermé. Fatalement, si dans les premiers cent mètres le wattman doit freiner devant un obstacle, inévitablement, l'air s'échappant derrière, il lui sera impossible de freiner et alors le pire peut arriver.

Conclusion : AVANT de décrocher les boyaux de frein à air, FERMEZ TOUJOURS les robinets.

ON NOUS ÉCRIT...

Dès que le premier numéro de Nos Vicinaux eut été lancé, nous avons reçu un courrier imposant. Nous nous y attendions mais, à notre surprise, les demandes de renseignements et les encouragements venus de l'extérieur, ont dépassé ceux, cependant nombreux, venus de nos agents.

Nous avons inséré en édition flamande, un récit humoristique envoyé par un groupe de wattmen d'Anvers. Des wattmen de Charleroi se sont plaints du peu de place accordée aux sports. Cette question n'est pas perdue de vue. D'autres encore nous ont offert leur collaboration ou nous ont écrit pour nous dire simplement l'intérêt qu'ils avaient trouvé à lire la revue.

Nous répétons encore que les colonnes du journal sont ouvertes à chacun, c'est avec plaisir que nous insérons des suggestions, des propositions de tous genres, des trucs de métier ou, par exemple, les réparations faites en temps record avec des moyens de fortune.

Nous comptons ouvrir une rubrique : « Pouvez-vous me dire... » et, à partir de ce numéro, il y aura régulièrement des concours.

A l'heure actuelle, nous avons instauré un service d'échange de revues avec de gros organismes tels la Banque Nationale, les Grands Magasins de l'Innovation, Philipps, la Compagnie Générale des Conduites d'eau et l'intéressante revue de la S. N. C. F., (Notre Métier).

L'association belge des amis du chemin de fer, la S. N. C. B., la Chambre de Commerce de Mons, la Sabena, la Fédération Patronale du Textile, nous ont demandé des exemplaires.

Trois grandes sociétés américaines de chemins de fer, la New-York Central System, l'Illinois Central System et la Pennsylvania Railroad nous ont envoyé leur magazine ainsi que des dépliants destinés à leur personnel et ayant trait à la « courtoisie » envers les clients.

Tout ceci sans parler de nombreuses lettres émanant de particuliers. Nos Vicinaux a pris sa place parmi les journaux d'entreprises.

CONCOURS

Le dessin sans légende



Nous organisons un concours, le premier de la série.

Il s'agit de trouver une légende pour le dessin ci-dessous dû à la plume d'un de nos agents.

Les réponses sont acceptées en français et en wallon.

Les meilleurs envois, sélectionnés par le Comité de Rédaction, paraîtront dans le prochain numéro avec le nom de leur auteur.

Les réponses à nos concours doivent nous parvenir avant le 1 juillet et peuvent être envoyées sous enveloppe ouverte affranchie à fr. 0,10 à condition que les concurrents indiquent sur l'enveloppe :

Imprimé (Concours).

Journal Nos Vicinaux.

14, rue de la Science, Bruxelles.

VACANCES des ENFANTS

Désirant apporter sa participation à la réalisation d'une idée lancée par M. Janssens, chef de service, rue Bara, le comité de rédaction de Nos Vicinaux offre ses services comme « boîte aux lettres » à ceux de nos agents d'expression française qui désireraient effectuer un ECHANGE D'ENFANT, la durée des vacances, avec un collègue d'expression flamande.

Renseignements à fournir :

1. Fonction, nom et adresse des parents.
2. Sexe et âge de l'enfant (minimum 10 ans).
3. Période et durée de l'échange.
4. Région préférée.

Ces lettres seront transmises au Service Social, 14, rue de la Science qui établira les contacts nécessaires.

Notre fonction et notre intervention se bornent donc à faciliter la mise en rapport des agents de la S. N. C. V. par l'intermédiaire du journal.

HUMOUR

Le nouvel indicateur des chemins de fer est paru il y a un mois. Nous nous sommes souvenus que nous possédions dans nos archives, un conte du célèbre humoriste français : Tristan Bernard, ayant trait à l'utilisation de ce document compliqué.

En voici un large extrait :

Il y a beaucoup de gens qui se vantent de savoir lire l'Indicateur. Il y en a même qui savent le lire vraiment. Mais une science pareille absorbe toute une vie. L'homme qui s'y consacre n'a plus le temps de voyager.

J'ai connu, dans une petite ville du Centre, — où, d'ailleurs, le chemin de fer ne passait pas, — un vieillard paralysé des jambes, chez qui l'on venait, de dix lieues à la ronde, pour avoir des consultations sur l'Indicateur.

Je dois dire qu'il était vraiment extraordinaire. Rien n'arrivait à le dépister. En vingt minutes, montre en main, il vous trouvait le moyen le plus pratique pour aller, sans passer par Paris, de Roanne à Château-Gontier. Et il glissait victorieusement au travers de tous les pièges, ne se laissait pas prendre à l'attrait de l'express 19bis, car il avait discerné une note, invisible au commun des mortels, écrite en caractères extrêmement pâles, autant dire à l'encre sympathique, et qui dévoilait que ce train 19bis, en apparence à la disposition quotidienne des voyageurs, ne marchait, en réalité, que trois jours pendant l'été.

Il savait donc que le direct 26 descendait des voyageurs à Nevers, mais n'en prenait pas. Comment était-il arrivé à s'en rendre compte ? Par quel prodige avait-il aperçu sur le numéro 26, le plus infime de tous les i minuscules, lequel correspondait à un autre i aussi petit, placé devant une note, à une page lointaine du volume, entre deux horaires de trains légers ? Il lui avait fallu, pour découvrir cette note, la force de déduction de Sherlock Holmes lui-même ; il avait dû éliminer, a priori, tous les endroits où cet avis eût été facile à trouver, et le chercher uniquement dans les coins les plus improbables.

Vous pouviez hardiment consulter notre homme sur un de ces voyages internationaux si difficiles à comprendre, où les horaires se lisent de bas en haut.

Il savait encore que tel express, qui semble s'arrêter dans une ville, s'en va, en réalité, bien au delà, mais qu'il faut dans ce cas, continuer sa lecture dans une autre colonne, située à deux ou trois rangées de là.

Enfin, les touristes qui voulaient se payer un voyage circulaire pouvaient venir chez lui les yeux fermés. D'ordinaire, pour un citoyen d'une intelligence et d'une culture moyennes, la préparation d'un voyage circulaire demande six semaines à deux mois d'études.

Ce n'était qu'un jeu pour notre docteur ès Indicateurs.

Il connaissait, bien entendu, toutes les abréviations, ayant découvert (un peu par miracle, d'ailleurs) l'endroit où figure le tableau de ces signes pleins de mystère.

... Cet homme unique n'est plus. Il s'est éteint l'année dernière, en laissant simplement un cahier de vingt pages, indiquant tous les moyens de transporter son cerveau, par la voie ferrée, jusque dans sa ville natale. Et, malgré toutes les explications, les exécuteurs testamentaires ont eu de la peine à s'y retrouver.

Maintenant qu'il est mort, continua mon ami de collège, on ne sait plus à qui s'adresser. »

TRISTAN BERNARD.