

Nos VICINAUX

5^e ANNEE - N° 26

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

JUILLET 1950



Photo Roels.

◆ SUGGESTIONS UTILES ◆

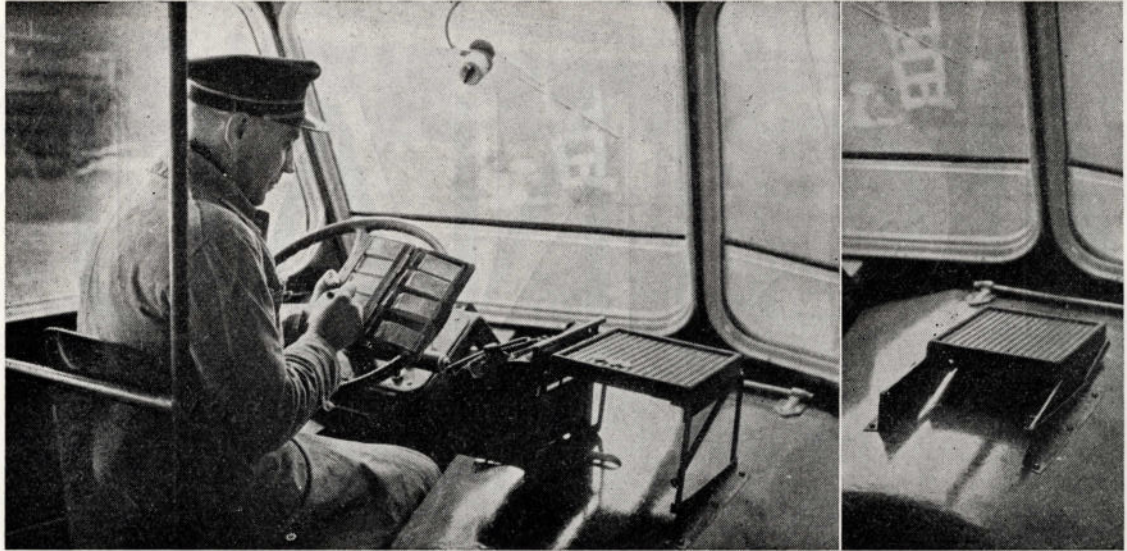


Photo Roels.

Nos lecteurs savent combien la rédaction de « Nos Vicinaux » a toujours soutenu et donné la plus large publicité aux « suggestions » émises par le personnel.

**

Le mois dernier, c'était de la Cité Ardente que parvenaient des suggestions.

Voici comment, par exemple, l'atelier de Liège-St-Gilles a résolu le problème de la pose d'un ramasse-monnaie à bord des autobus exploités tantôt en « one-man car » tantôt avec deux agents.

Les photos de M. E. Roels sont très nettes. Nous voyons le chauffeur-receveur prêt à délivrer ses coupons ; un ramasse-monnaie pliant est vissé sur le capot du gros moteur Diesel et la sacoche ouverte est fixée sur un côté de l'appareil.

La deuxième partie de la photo montre l'appareil replié, lorsqu'aux heures de pointe la perception est assurée par un deuxième agent.

**

Nous savons tous que le règlement est une chose respectable, mais,

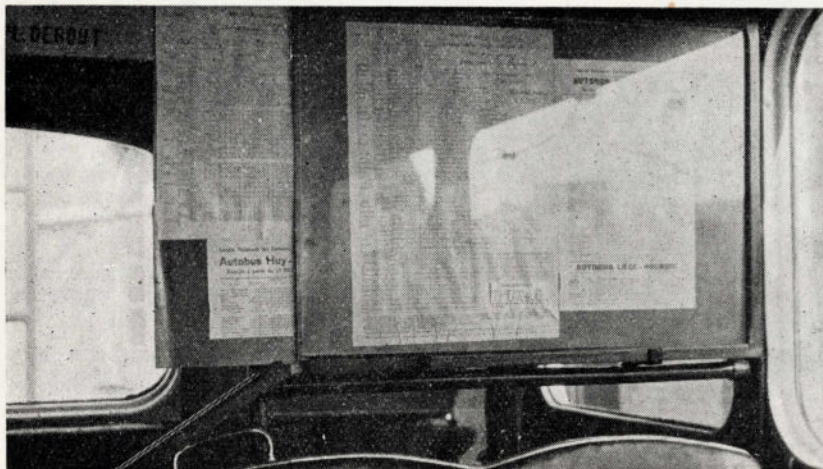
hélas, le maintien du service a parfois des exigences ! Et le chef d'atelier qui fait sortir un autobus de remplacement pour assurer un service à l'heure de pointe, hausse les épaules lorsqu'on lui fait remarquer que l'horaire et le plan de sectionnement affichés dans cette voiture ne correspondent pas à la ligne desservie ! **D'abord rouler** est la règle d'or, mais quelques jours après il faut répondre aux rapports des services de contrôle !

Pour éviter ces difficultés, l'atelier de Saint-Gilles a mis au point un cadre très simple protégé par du plexiglass, dans lequel se glissent 3 ou 4 grands cartons recouverts des horaires et des plans de sectionnement des principales lignes d'autobus de la région.

Désormais, il appartient au receveur en service de veiller à mettre à « la montre » le tableau **correspondant à la ligne desservie**.

Qu'en dites-vous ? N'avez-vous pas eu les mêmes ennuis dans votre dépôt ?

Photo Roels.



Il y a cinquante ans...

En 1900, les plans de la ligne de Rochefort à Wellin étaient approuvés et on achetait les terrains.

**

La société anonyme « Les Tramways Bruxellois » était agréée par l'A. R. du 13 octobre 1900 comme cessionnaire de l'entretien et de l'exploitation des lignes vicinales de Bruxelles à Haacht et de Bruxelles-Sterrebeek-Vossem en remplacement de la Société Anonyme du chemin de fer à voie étroite de Bruxelles à Ixelles-Boendael.

**

Au service du « Domaine », le personnel attaché au service actif des négociations pour l'acquisition des terrains se composait de trois agents permanents et de dix agents temporaires.

A Bruxelles, l'équipement électrique de l'embranchement de la rue de Turquie à la place Loix était terminé.

En 1900, la S. N. C. V. disposait notamment d'un parc de 368 locomotives et 41 voitures électromotrices (à comparer actuellement avec nos 349 locomotives, nos 251 autorails et tracteurs et nos 1006 motrices électriques).

La ligne vicinale d'Anvers (Klapdorp) à la Vieille Barrière (Merksem) était toujours exploitée par service à chevaux ; il en était de même pour le service organisé entre la gare de l'Etat et la Place de Tielt sur la ligne Tielt-Aalter.

Notre photo de première page qui remporta un prix à notre concours de photographie 1949 est due à M. E. Roels et nous montre un coin typique du vieux port d'Ostende. On aperçoit dans le fond l'aubette des Vicinaux où l'on vend les tickets à l'avance et qui se trouve près de l'ancienne gare désaffectée.

Rapport sur le soixante-cinquième exercice social

1949

Comme chaque année, nous avons feuilleté, à l'intention de nos lecteurs, le rapport de la S. N. C. V. Nous avons relevé les points suivants qui nous paraissent de nature à les intéresser.

I. — Administration.

Diverses réformes administratives sont intervenues en matière de transport (standardisation des lettres de voiture, feuilles de route, états de recettes; unification des types d'abonnement; caisses enregistreuses etc...) Ces innovations ont régulièrement été expliquées à la page « Organiser c'est simplifier » dans « Nos Vicinaux ».

La réforme de la tenue des magasins, qui est connexe au problème des achats, a été entreprise avec succès dans le sens d'une réduction notable du nombre d'articles et du volume des stocks.

II. — Personnel.

L'effectif se répartissait comme suit au 31 décembre 1949 :

- a) fonctionnaires et agents à l'Administration Centrale : 302
- b) fonctionnaires et agents dans les Groupes : 10.839

III. — Capitaux.

Le montant global des capitaux souscrits au 31 décembre 1949 s'élevait à 1.145.435.000 fr.

Part de l'Etat	: 48 %
Part des Provinces	: 28,6%
Part des Communes : 22,9%	
Part des particuliers : 0,5%	

IV. — Programme des travaux pour 1950.

A) Voies.

Le programme de 1950 comprend : la construction de lignes nouvelles, telles que Dour-Elouges, Ransart-Fleurus, Ransart (Masses-Diarbois) à Ransart (Bois), Gouy - Pont-à-Celles ;

des modifications de tracé à Saint-Ghislain ;
le détournement de la voie à Diegem et son doublement depuis Haren ;

le doublement de la voie à Wijnegem (Zwarte Arend) ;

la mise en pavage à double voie à Schoten (Deuzeldstraat) ;

le doublement de la voie, avenue de la Mer, à La Panne ;

la nouvelle boucle devant la gare de Bruges ;
les rectifications de tracé à Carnières, à Kessel-Lo, à Halle-Booienhoven et à Saint-Trond ; divers déplacements le long de la chaussée de Gand (Asse-ter-Heide et Zellik) et de la route de Charleroi (Braine-l'Alleud).

Par contre, nous démonterons plusieurs lignes, telles que : Saint-Trond - Herk-la-Ville, Hasselt - Herk-la-Ville, Aalter - Eeklo - frontière et Ochain - Ouffet,

B) Bâtiments.

Dans bon nombre de dépôts, on procédera à des agrandissements ou à des aménagements en vue de la création d'installations sociales et sanitaires pour le personnel.

C) Electrifications.

Les sections de lignes suivantes seront électrifiées : Linden - Lubbeek - Diest ; Dour - Elouges.

Les équipements des nouvelles sous-stations de Châtelet et de Velaine et de trois nouvelles sous-stations transportables seront montés et mis en service.

L'équipement de la sous-station d'Uccle (Vivier-d'Oie) sera modernisé ; le fonctionnement en sera rendu automatique.

Des sous-stations transportables seront mises en service à Quaregnon, Sint-Joris-Winge et Kaggevine ; ces deux dernières alimenteront la section Linden - Diest.

D) Matériel roulant ferré.

1° Le matériel suivant, commandé précédemment, sera mis en service :

1 voiture motrice électrique à bogies allégées, à portes automatiques, à un seul sens de circulation ;

24 voitures motrices à bogie du type P.C.C.-car ;

7 voitures motrices à bogies du type urbain ;

23 voitures remorquées à bogies du type en alliage léger ;

3 voitures remorquées à bogies allégées pour autorails ;

2 tracteurs à deux essieux avec moteurs à combustion interne ;

1 tracteur à bogies pour voie normale, à deux moteurs à combustion interne.

2° La modernisation d'un certain nombre de voitures motrices et de remorquées à bogies, sera poursuivie.

E) Matériel roulant « autobus ».

L'augmentation sans cesse croissante de nos transports routiers nous a amené à commander 62 nouveaux autobus, actuellement en cours de construction, dont :

12 avec châssis Chevrolet et moteur à essence ;

50 avec châssis Brossel-Leyland et moteur à huile lourde.

Ces autobus seront carrossés de façon à pouvoir être utilisés en « one man car ».

V. — Résultats de l'exploitation.

Les recettes totales du réseau ferré se sont élevées en 1949 à 1 milliard 190.046.098,— fr.

et les dépenses à 1 milliard 197.306.504,— fr.

Le coefficient moyen (rapport entre les dépenses et les recettes (C = D) est de 100,61 en 1949 contre

R	108,30 en 1948 et
	109,29 en 1947.

Le coefficient d'exploitation des lignes et sections électrifiées est de 95,78 contre 102,24 en 1948.

Nous avons donc la satisfaction de constater une amélioration sensible au cours de l'exercice 1949.

* * *

Dans le rapport précédent, on avait mis l'accent sur la nécessité de compenser, tout au moins en partie, le manque à gagner qui résulte de l'octroi de réductions à de nombreuses catégories de citoyens, réductions dont le nombre de bénéficiaires dépassera bientôt le million. Très heureusement M. le Ministre Segers a estimé équitable d'attribuer à la S. N. C. V. une indemnité compensatoire pour les transports à prix réduits qui nous sont imposés.

Ces décisions favorables prises par le Gouvernement ont exercé une répercussion sérieuse sur les résultats de l'exercice 1949.

Notons encore que les **totaux des kilomètres parcourus** restent stationnaires par rapport à l'an dernier :

1948	66.816.931 km.
1949	66.863.014 km.

* * *

Nous donnerons dans le prochain numéro un exposé des mesures d'ordre technique mises en œuvre sur le réseau électrique et sur le réseau non électrifié afin de réduire les dépenses, et nous présenterons également le problème rail-route tel qu'il est évoqué dans le rapport.



Prévention des accidents

sur le chemin du travail

Il a été constaté qu'un grand nombre d'accidents ont lieu sur le chemin du travail. Les statistiques de ces deux dernières années sont éloquentes.

Nombre d'accidents	1949	1948
Mortels	—	2
Avec invalidité	4	—
Avec incapacité de travail temporaire	55	55
Sans interruption de travail	13	10
Total :	72	67

Le nombre de jours d'interruption de travail s'élève à 1.533 en 1949 contre 713 en 1948.

En 1949 les charges financières ont atteint ± 800.000 francs.

Devant l'augmentation inquiétante des accidents survenant entre le domicile et le lieu de travail nous estimons utile de rappeler quelques conseils dans l'intérêt de tous.



(Dessin A. I. B.).

I. - Pour les piétons.

- Partez à temps de chez vous pour vous rendre à votre travail, en vous pressant, vous risquez de commettre des imprudences.
- Marchez toujours à droite.
- Ne marchez pas sur la bordure du trottoir.
- Redoublez d'attention à l'approche d'un coin de bâtiment.
- Soyez prudents en passant devant une porte-cochère d'un magasin, d'une fabrique etc...
- Ne lisez pas en marchant. Consacrez toute votre attention à la circulation.
- Regardez à droite et à gauche avant de traverser une rue.
- Respectez les signaux de la circulation.

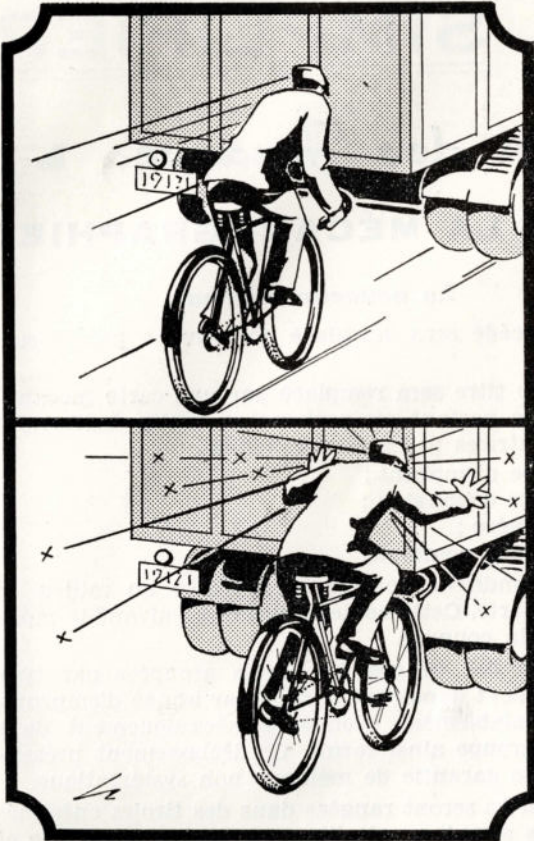
II. - Aux usagers des trains, trams ou autobus.

- Attendez l'arrêt complet avant de monter dans un véhicule ou d'en descendre.
- Evitez de pousser ou de bousculer.
- Avant de descendre : attendez l'arrêt complet ; regardez rapidement vers l'arrière car un autre véhicule peut vous écraser au moment où vous mettez le pied à terre ;
- tenez la main courante de la main gauche, si vous descendez par la droite du véhicule ; regardez où vous allez poser les pieds.
- En cas d'affluence ne vous tenez pas sur le marche-pieds.
- Ne sautez pas directement à terre : utilisez le marche-pied.
- En cas de verglas, redoublez de prudence.

Les cyclistes sont tenus de rouler sur les pistes cyclables signalées à cet effet.

(Art. 20, Code de la route).

III. - Pour les Cyclistes.



- Ne faites pas d'excès de vitesse.
- Roulez toujours à droite de la route, à moins que des plaques indicatrices vous prescrivent le contraire.
- Ne lâchez pas le guidon des deux mains pour faire montre de vos talents d'équilibriste.
- Redoublez d'attention en cas de brouillard.
- Ne roulez pas sans lumière le soir.
- Ne vous laissez pas distraire par une quelconque scène de rue.
- Attention aux passages à niveau non gardés.
- Soyez prudents en traversant des voies de tram.
- Ne suivez aucun véhicule de près et ne vous y accrochez pas.
- Respectez les signaux de la circulation.
- Avant de changer de direction, n'oubliez pas d'étendre le bras.
- Soignez l'entretien de votre vélo (freins, lumière, etc.)

(Cliché A. I. B.).

ON TROUVE FACILEMENT DES PIÈCES DE RECHANGE POUR UN VÉLO OU UNE MACHINE. NUL NE PEUT REMPLACER UN MEMBRE.

De l'avion au tram

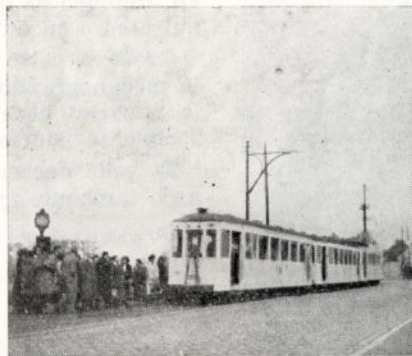
On nous a si souvent rebattu les oreilles avec des considérations sur le rail et la route, que ce nous est un plaisir, doublé d'une fierté, de présenter à nos lecteurs une authentique réalisation de coordination avion-tram, qui a eu lieu sur notre réseau le 15 avril dernier, vraisemblablement pour la première fois en Europe !

Cet événement historique, qui aura sa place dans les éphémérides de la S. N., que nous sommes occupés à rassembler, mérite d'être relaté « ab ovo ».

Au début d'avril, la rédaction de « Nos Vicinaux » reçut une lettre de Londres. Un abonné, M. Price, agent de la firme de Voyages « Cook and Son », lui demandait les heures de passage, à Melsbroek, du tram vers Bruxelles ainsi que le prix. Un peu surprise (car enfin il existe des cars à la Sabena !) la rédaction lui envoya les horaires et les prix demandés.

Et le 15 avril, à 13 h. 10, deux avions atterrirent à Melsbroek; vingt-neuf passagers, supporters de l'équipe de football de l'Agence Cook, en descendirent. Après les formalités habituelles, ils sortirent de l'aérodrome et... attendirent le tram vicinal à 13 h. 53 !

La photo ci-dessus, prise par M. Price, montre les passagers aériens britanniques qui, pour plaire à M. Borremans, chef de service à Haacht, se présentèrent 5 minutes avant l'heure de passage du tram ! On voit ici un tram venant de Bruxelles.



Notre correspondant nous fit aimablement savoir que tous les participants avaient beaucoup admiré le confort offert par nos voitures à bogies.

Nous apprîmes par après que les deux avions en question appartenaient à une compagnie privée envers laquelle la Sabena n'avait aucune obligation de transport !

Et voilà un nouvel événement inscrit sur les tablettes vicinales !

Rappel

Les ouvriers de la S. N. C. V. bénéficient de la réduction de 50% sur le prix des abonnements hebdomadaires des chemins de fer belges.

LITTORAL — BRUXELLES

Un second horaire de retour

Wenduyne	12.43
Knokke	A. 13.23
	D. 13.35
Bruges	A. 14.10
	D. 14.40
Zomergem	A. 16.—
	D. 16.5
Gand — Maison aux Anguilles	A. 16.45
Traverser le pont du canal et prendre la ligne 3 (barré) jusqu'à Gand-Dampoort où passe le tram Gand - Wetteren.	
Gand-Dampoort	D. 17.20
Wetteren	A. 18.—
	D. 18.10
Alost	A. 19.14
	D. 19.20
Bruxelles - Nord	A. 20.28

ORGANISER C'EST SIMPLIFIER

▲ Du neuf à la Direction des Finances ▲

UNE APPLICATION INATTENDUE DE LA MÉCANOGRAPHIE !

Nos lecteurs savent que pour se procurer les fonds nécessaires à l'établissement des lignes vicinales, la Société Nationale est amenée à émettre dans le public des emprunts, dont les intérêts et l'amortissement sont garantis par l'Etat.

Ce que l'on sait moins, c'est que les emprunts émis sont de trois types différents, à savoir : l'emprunt 2 1/2% à lots 1885, l'emprunt 3% janvier-juillet, l'emprunt 3% mai-novembre et qu'il existe une vingtaine d'emprunts de ce genre s'échelonnant entre 1890 et 1936, comportant des titres dont la valeur nominale varie de 100 fr. à 25.000 fr.

Tous ces emprunts sont amortis en 90 ans par voie de tirages au sort, aux dates fixées au tableau des tirages. Les obligations sorties sont remboursables au pair, l'année qui suit celle du tirage correspondant.

Jusqu'ici, c'est-à-dire depuis plus de soixante ans, il a été fait usage de la méthode suivante pour le tirage au sort des obligations à rembourser.

On disposait d'un tambour par emprunt, contenant les billets numérotés (et enroulés sur eux-mêmes), correspondant aux numéros des obligations non encore sorties, aux tirages précédents. Les obligations ayant une teinte différente suivant leur valeur nominale, les billets correspondants étaient de la même teinte.

Après mélange obtenu par la rotation du tambour, un nombre de billets équivalent au nombre d'obligations dont le remboursement est prévu au tableau des tirages, était retiré du tambour. Il existait à la Direction Générale vingt-deux tambours dont plusieurs aussi grands que celui représenté par la photo ci-contre.



La nouvelle méthode.

Ce procédé sera remplacé dorénavant par le suivant :

Chaque titre sera remplacé par une carte mécanographique portant en perforation toutes indications identificatrices utiles et notamment :

- le type d'emprunt ;
- la date d'émission ;
- le numéro ;
- la valeur nominale.

Une bande de couleur sera tracée au milieu de chaque carte. Cette couleur différera suivant le montant de la coupure.

En vue des tirages, les cartes groupées par type d'emprunt et dans chaque type par année d'emprunt, sont préalablement déclassées mécaniquement dans chaque groupe ainsi formé. Ce déclassement présentera toute garantie de mélange non systématique.

Ces cartes seront rangées dans des tiroirs enfermés dans des armoires métalliques à double fermeture et dont les clefs sont détenues par le Directeur des Finances d'une part et le Trésorier d'autre part.

Lors d'un tirage au sort, dans un type d'emprunt, les tiroirs contenant les cartes déclassées y relatives, seront présentés à un aveugle, par groupes contenant les cartes représentatives d'obligations de même valeur nominale et même date d'émission. L'aveugle aura pour mission de retirer des tiroirs, le nombre de cartes correspondant au nombre d'obligations dont le remboursement est prévu au tableau des tirages.

Les cartes ainsi retirées seront remises au service de mécanographie qui établira la liste des numéros des titres sortis et les documents comptables qui découlent du tirage. Toutes ces opérations s'effectuent en présence de délégués de la Direction des Finances qui assure en outre la garde des cartes sorties.

Grâce à cette nouvelle application inattendue de la mécanographie, la salle qui avait été prévue dans le nouveau bâtiment pour abriter ces encombrants récipients pourra recevoir une autre destination.

Et voilà encore une vieille méthode qui disparaît... avec tambours mais sans trompettes !

HUMOUR ANGLAIS.

Une institutrice vient de monter dans l'autobus. Il lui semble reconnaître quelqu'un et lui adresse un gracieux sourire.

L'homme est étonné de cette marque d'attention.

Alors, comprenant subitement qu'elle a fait erreur elle lui dit : « Oh, Monsieur, excusez-moi, je pensais que vous étiez le père d'un de mes enfants ! »

La campagnarde (au receveur de tramway). — Si je pose le pied sur ce rail, est-ce que j'aurai un choc électrique ?

Le receveur. — Non, Madame, à moins que vous ne posiez l'autre sur le câble aérien !

CHRONIQUE MEDICALE

Que devons-nous boire ?

VOUS vous rappelez notre recommandation d'il y a 2 mois : étanchez votre soif par les boissons.

Si vous le voulez bien, nous allons donc aujourd'hui aller à la recherche de boissons saines.

Tout d'abord, il faut savoir que l'eau éliminée par l'organisme pour différents besoins que nous avons cités ne doit pas être remplacée exclusivement par la boisson.

En effet, les aliments solides que nous absorbons en contiennent déjà une proportion notable.

Voici un tableau indiquant le pourcentage d'eau de quelques aliments :

viandes :	en moyenne	65 %.
pain :	»	35 %.
racines et tubercules :	en moyenne	80 %.
fruits :	en moyenne	85 %.
légumes secs :	»	15 %.
lait :	»	80 %.
fromages :	»	30 %.
beurre :	»	0 %.

Cela ne fait guère par jour que 500 grammes d'eau auxquels il faut ajouter de 300 à 800 grammes selon le poids de pommes de terre, salades et légumes variés, qui entrent dans la ration journalière.

Le reste de l'eau nécessaire sera donc fourni par les boissons usuelles : eau, infusions, jus de fruits et limonades, boissons alcoolisées.

L'eau pure est la plus simple et la meilleure de toutes les boissons. Certaines eaux mises en bouteilles, que l'on trouve dans le commerce, contiennent des traces infimes de sels minéraux qui leur fournissent des propriétés peu marquées. Beaucoup sont gazéifiées ou naturellement gazeuses, c'est-à-dire qu'elles contiennent de l'acide carbonique qui leur donne de la saveur et de la légèreté.

Les jus de fruits frais (orange, citron, groseilles, etc.) apportent à la boisson une quantité appréciable de vitamines ce qui en fait les boissons froides les plus hygiéniques.

Ils ont des qualités gustatives et digestives variées parmi lesquelles chacun peut choisir ce qui lui plaît le mieux.

L'eau bouillie avec diverses plantes aromatiques (café, thé, tilleul, camomille, etc.) se trouve stérilisée par l'ébullition. Ces infusions sont donc à la fois saines et agréables.

Il ne faut se faire aucune illusion sur la valeur curative des tisanes communes : elle agissent le plus souvent parce qu'elles sont agréables, qu'elles réchauffent et surtout qu'elles augmentent la quantité d'urine ou de sueur produite et par suite, l'élimination des déchets.

Le café et le thé sont de plus des stimulants du système nerveux grâce à l'alcaloïde qu'ils contiennent : la caféine. Ils sont par là très utiles à condition de n'en pas abuser.

En effet, le système nerveux s'habitue facilement aux excitants, il est de moins en moins susceptible à leur action si bien qu'un usage immodéré a pour conséquence, soit de rendre nulle leur action bienfaisante, soit de faire augmenter la dose de façon nuisible.

Il en est de même d'ailleurs des excitants de toute nature : un coup de fouet même très léger excite un cheval bien dressé. Un cheval qui ne marche qu'à coups de fouet marche de plus en plus mal.

La bière, le vin, le cidre sont des boissons dans lesquelles le développement des levures a fait disparaître les autres microbes, à ce point de vue elles sont saines. L'alcool s'y trouve dans les proportions variables ; un litre de bière contient environ 50 grammes d'alcool. Un peu plus pour le cidre et le double pour le vin.

Une faible quantité de boissons alcoolisées agit de façon bien connue sur l'organisme, en excitant le système nerveux et en stimulant la sécrétion rénale ; ce en quoi, elle est comparable au café.

Mais que devient l'alcool absorbé ? Est-il brûlé ou bien éliminé ? Il est d'observation vulgaire qu'un peu d'alcool réchauffe, mais il s'agit là surtout d'une plus grande irrigation de la peau par le sang.

On a pu prouver qu'à très faible dose, l'alcool est bien brûlé dans le corps et peut donc être considéré comme un aliment. Mais cette combustion n'est pas immédiate : avant d'être brûlé l'alcool imprègne tous les tissus pour lesquels il est un véritable poison, spécialement le cerveau, les nerfs, le foie, l'estomac, les reins. L'alcool est du reste d'un très mauvais rendement pour le travail des muscles, à cause de son influence sur le système nerveux et ne peut être considéré comme un aliment utile. Il offre, en outre, de très graves inconvénients que tout le monde connaît soit par alcoolisme aigu (ivresse), soit par alcoolisme chronique (cirrhose du foie, gastrite, troubles nerveux, allant de tremblements jusqu'à des paralysies et au « délirium tremens »).

En résumé, les boissons les plus recommandables sont, en dehors de l'eau pure, le café et le thé léger, les jus de fruits frais sucrés et dilués.

Le lait, qui lui est un aliment, peut apporter une quantité assez importante d'eau vu sa teneur de 80 %.

La bière pour être inoffensive ne doit pas dépasser une certaine quantité. Les alcools distillés sans addition d'eau n'ont aucune efficacité contre la soif, au contraire.

Pendant les saisons chaudes, n'augmentez pas votre ration de café, mais buvez le plus léger.

Ne dépassez pas le litre de bière par jour. Recherchez l'appoint d'eau dans les jus de fruits frais.

Pour ceux qui sont soumis à des sudations très abondantes qui les obligent à augmenter leur boisson de 2 litres et plus certains jours, il est utile d'augmenter ces jours là, la ration de sel de cuisine, soit en salant les boissons, soit en mettant **plus de sel** dans les aliments : une cuillerée à café à ras par litre de boisson supplémentaire.

Dr. PETRE.



Put, A.
piocheur — Heusden
38 ans de service.



De Kimpe, A.
receveur — Elversele
42 ans de service.



Gilissen, J.
mach. 1^{re} cl. Lanaken
43 ans de service.



Kuhn J.
wattman — Eugies
40 ans de service.



Van Loo
brigadier — Brabant
46 ans de service.



Baugniet, A.
piocheur — Incourt
37 ans de service.



Clinckx, D.
chef piocheur, Brabant
41 ans de service.



Stockmans, E.
machiniste — Brabant
39 ans de service.



De Leus, J.
wattman — Brabant
39 ans de service.

Liège St-Gilles contre les T. U. B.

Le 20 mai dernier, le Cercle Sportif des Transports Urbains de l'agglomération bruxelloise fut invité par nos amis liégeois dont l'équipe de football est réputée.

C'est au bulletin du Cercle Sportif des T.U.B. que nous empruntons le récit du match sympathique :

« A 14 h. 30 précise, les joueurs accompagnés par l'équipe du basket, reprirent possession du car, et se rendirent au terrain communal de Grâce-Berleur. L'arbitre de la rencontre appela les deux capitaines à 15 h. 10, et après un échange de fleurs, le match débuta, Liège jouant avec l'avantage du vent, assez violent et le soleil, mais oui du soleil ! De suite Liège fut en action, mais notre défense veillait.

» Le secrétaire-joueur des Vicinaux, qui sera un éternel danger pour notre défense, roula son half et une magnifique reprise de l'intérieur de Liège battait Lermineau, ceci après 5 minutes de jeu. Le TUB ne se découragea pas et enfonça Liège, dont le keeper fera une grande partie, et beaucoup de chance, arrêtait les shots les mieux ajustés. Après 35 minutes de jeu, Liège qui n'a procédé que par échappades, trompa à nouveau notre défense, et alourdit la marque. Sur ce la fin du premier time est sifflée. Après les citrons, le TUB s'installe devant les bois de Liège, qui

cette fois, joue contre le vent. La défense de Liège est sur les dents, pas moins de 6 joueurs et toujours ce keeper qui arrête tout. Les minutes s'ajoutent aux minutes. Le TUB presse encore plus fortement la défense de Liège devant ses bois, mais ne parvient à conclure, la fatigue faisant son apparition. Mieux, à la 30^{me} minute, une échappade, une des rares que Liège parvint à faire au deuxième time, leur permit d'inscrire un troisième but. Dès lors, c'était fini, notre équipe serait battue, et cependant nous aurions au moins dû sauver l'honneur, mais le TUB ne s'avoua battu, et reparti à l'attaque, un penalty, non contesté celui-là, un autre ayant été annulé, fut converti par le keeper adverse, celui-ci ayant doucement laissé rouler la balle au fond de ses filets, à la grande fureur de ses équipiers. Ce goal provoqua un peu de flottement dans les équipes, et quelques instants plus tard, l'arbitre siffla la fin du match sur la victoire de Liège par 3 - 1.

» Un match de basket eut lieu alors entre une équipe des T.U.B. et une sélection liégeoise, sans participation vicinale.

» Après les différentes rencontres, une réception eut lieu à la Maison des Vicinaux. Chaque équipe se vit remettre un gentil petit fanion. Il fut également décidé que Liège prendrait sa revanche à Bruxelles en football et basket. »

N. D. L. R. : M. Reusen ne demande pas mieux, mais il demande un mecène !

Remise de décorations dans le Groupe NAMUR-LUXEMBOURG

A l'occasion de la remise de décorations civiques à cinquante-neuf agents du Groupe Namur-Luxembourg la Direction avait organisé, comme l'an dernier, une excursion en musique. Ce fut la belle petite ville d'Houffalize qui eut le privilège de recevoir nos décorés et l'excellente fanfare vicinale d'Andenne-Seilles qui les accompagnait.



C'est dans Houffalize, qui se remet peu à peu des blessures de la guerre, qu'eut lieu la remise des distinctions honorifiques, sous la présidence de M. Kennes, Ingénieur en Chef du Groupe, délégué de la Direction Générale.



LES PROPOS DU CONTROLEUR BOUDARD



Le groupe des décorés du groupe Namur-Luxembourg

Les bijoux furent épinglés par M. Leconte, Commissaire d'arrondissement de Marche, par M. le Bourgmestre d'Houffalize, par M. Goffaux, avocat à Andenne et par M. Barré Inspecteur technique principal honoraire.

Un vin d'honneur fut servi ensuite. Dans l'après-midi, après s'être recueillis devant les Monuments aux morts à Houf-

falize et à La Roche où des gerbes furent déposées, nos jubilaires se rendirent à Marloie et l'on termina la journée par un petit pas de danse et beaucoup de musique!

Le voyage de retour se fit dans une joyeuse ambiance et chacun fut d'accord pour dire que cette mémorable journée avait été vraiment réussie.

J. Hollanders (Namur).

AVIS IMPORTANT

En présence de la diminution constante des fonds qu'elle peut consacrer aux œuvres annexes, la Caisse auxiliaire de l'Etat pour Allocations familiales vient de prendre les décisions suivantes :

1° **Prime d'encouragement à la formation technique** : cette prime est entièrement supprimée, avec effet au 1^{er} avril 1950.

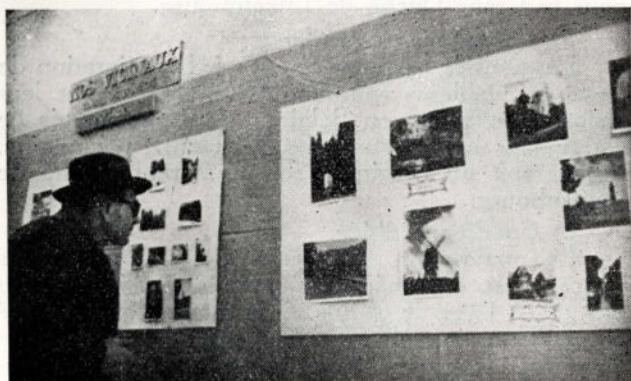
2° **Prime d'allaitement** : les modalités d'octroi de cette prime sont modifiées comme suit, à partir du 1^{er} avril 1950 :

- réduction, de 6 à 5, du nombre de mois pour lesquels la prime est accordée ;
- réduction, de 500 à 300 francs, du montant mensuel de la prime.

Les bénéficiaires de ces primes, qui se trouvent dans une situation spéciale, recevront sous peu une communication personnelle; en attendant, ils sont instamment priés de ne pas adresser de réclamations au Service Social, qui n'est aucunement responsable de ces mesures.

3° **Colis-layette** : le colis spécial de première naissance accordé depuis le début de l'année, sera remplacé prochainement par un colis du même type que celui qui est accordé actuellement pour les naissances subséquentes.

PARTICIPEZ



L'an dernier les photos primées furent exposées à l'Administration Centrale.

au concours photographique 1950

Boudard. — Allons, maintenant que tout le monde est descendu, vous allez me dire pourquoi vous avez exigé la carte d'identité de ce voyageur ?

Le Receveur. — Vous savez comment ce ça a commencé ?

B. — Hélas oui !

Rec. — Que voulez-vous ? Il avait payé 5 fr. en venant de la ville, et du même point de destination je lui en demande 6 pour le retour.

B. — J'ai pu constater que vous aviez raison et je lui ai confirmé le fait poliment car il n'avait pas refusé de payer, puisqu'il avait ses billets en main.

Rec. — Oui mais ce « zieverer » me dit : « C'est bon, je prends votre numéro et je ferai une réclamation ».

B. — Alors vous, à votre tour, vous exigez sa carte d'identité !

Rec. — A cause de sa femme, elle était pire que lui, elle me sort : « Jamais de la vie ! Il n'y a plus de Gestapo ! »

B. — Tout de même, mettez-vous à la place de cette dame, elle a l'impression d'avoir payé un franc de trop aux Vicinaux et c'est vous qui lui demandez sa carte d'identité, au nom de quoi grands dieux ?

Rec. — J'allais recevoir une « justification » j'avais le droit de connaître le nom de la personne qui m'accusait injustement.

B. — Mais puisque vous étiez certain d'avoir agi correctement, quelle importance cela pouvait-il avoir ?

Vous saviez bien qu'une réclamation de ce genre ne pouvait avoir aucune suite fâcheuse pour vous.

Alors pourquoi faire un affront à cette dame en lui faisant confirmer en public qu'elle était née en 1890 ?

Rec. — Je veux savoir qui m'accuse d'une faute !

B. — Non receveur, ce n'est pas la bonne manière, vous ne pouvez exiger la carte d'identité d'un voyageur que lorsque celui-ci est en contravention formelle avec un point du règlement de police.

R. — Mais...

B. — Vous avez indisposé inutilement ces voyageurs contre la S. N. C. V. alors qu'ils avaient acquitté le prix exact de leur voyage ! Il y a une chose que je reconnais avoir oublié de leur demander, c'est l'endroit où ils étaient montés pour venir.

R. — Ils ont très bien pu monter à la section 1, c'est toujours la ville pour eux et cela expliquerait le franc de différence.

B. — C. Q. F. D. !

La pension légale (suite)

Dans les numéros 23 et 25, nous avons examiné les deux premiers avantages légaux accordés aux salariés pensionnés, à savoir la rente de vieillesse et la contribution de l'Etat.

Indépendamment de ces deux éléments de la pension légale de vieillesse, les anciens salariés

obtiennent de l'Etat, sous certaines conditions, les avantages gratuits ci-après :

- la majoration de rente de vieillesse, et
- le complément de pension de vieillesse.

Dans le paragraphe III ci-dessous, nous traiterons de la majoration gratuite de rente de vieillesse.

III. — La majoration de rente de vieillesse.

En premier lieu, il convient de remarquer qu'il existe deux types bien distincts de majoration de rente de vieillesse :

1) la majoration de rente de vieillesse sans enquête sur les ressources accordée aux travailleurs pensionnés au compte de retraite desquels les versements légaux ont été opérés;

2) la majoration de rente de vieillesse après enquête sur les ressources, décernée :

a) aux travailleurs pensionnés à qui la majoration de rente de vieillesse sans enquête est refusée du fait que le nombre de versements requis n'a pas été fait à leur compte de retraite;

b) aux assurés libres et travailleurs indépendants.

Vu que le montant, les conditions d'octroi ainsi que les formalités pour l'obtention de la majoration de rente de vieillesse diffèrent selon qu'il y a enquête ou non, nous examinerons séparément les deux possibilités.

A. — La majoration de rente de vieillesse sans enquête sur les ressources.

1) Montant :

Il est accordé, dans les conditions fixées sous 2), aux salariés pensionnés, nés entre les années 1867 et 1907 incluse, une majoration de rente de vieillesse sans enquête sur les ressources, dont le montant annuel est indiqué au tableau repris ci-dessous :

Tableau I : Bénéficiaires masculins mariés.

Tableau II : Célibataires masculins ou féminins, veufs, divorcés, séparés de corps et de biens.

Année de naissance	Tableau I	Tableau II	Année de naissance	Tableau I	Tableau II
1867	3.200	2.100	1888	2.000	900
1868	3.200	2.100	1889	1.900	800
1869	3.200	2.100	1890	1.800	700
1870	3.100	2.000	1891	1.800	700
1871	3.100	2.000	1892	1.700	600
1872	3.000	1.900	1893	1.600	500
1873	3.000	1.900	1894	1.500	400
1874	2.900	1.800	1895	1.400	300
1875	2.900	1.800	1896	1.300	200
1876	2.800	1.700	1897	1.200	100
1877	2.700	1.600	1898	1.100	—
1878	2.600	1.500	1899	900	—
1879	2.600	1.500	1900	800	—
1880	2.600	1.500	1901	700	—
1881	2.500	1.400	1902	600	—
1882	2.400	1.300	1903	500	—
1883	2.400	1.300	1904	400	—
1884	2.300	1.200	1905	300	—
1885	2.300	1.200	1906	200	—
1886	2.200	1.100	1907	100	—
1887	2.100	1.000			

La femme mariée, dont l'époux ne bénéficie pas de la majoration, peut à l'âge de 65 ans prétendre personnellement tout au plus à la moitié du montant de la majoration se rapportant à l'année de naissance de son mari.

Au cas où les époux sont séparés de fait, la moitié seulement de la majoration prévue au tableau I ci-dessus, est payée au mari.

Ainsi qu'il appert de ces tableaux, la majoration gratuite est uniquement accordée aux assurés nés endéans une période bien déterminée. Cette majoration a été introduite au profit des personnes déjà âgées de 65 ans, ou d'un âge plus ou moins avancé, au moment où la loi sur les pensions entra en vigueur. Il fut impossible aux premiers d'effectuer des versements, étant donné qu'ils avaient atteint l'âge de 65 ans, et aux seconds de faire des versements suffisants pour s'assurer une pension normale.

Par conséquent, la majoration gratuite de rente de vieillesse complète la fraction de la pension que les intéressés n'ont pu, vu leur âge, acquérir par leurs versements.

Comme la majoration de rente de vieillesse (et le complément de pension de vieillesse, dont nous traiterons ultérieurement) sont accordés gratuitement, l'Etat a fixé certaines conditions d'octroi de ces avantages.

2) Conditions d'octroi.

Conditions générales d'octroi :

a) Conditions de nationalité.

La majoration de rente de vieillesse sans enquête est uniquement attribuée aux assurés de nationalité belge et aux apatrides.

La dite majoration n'est pas accordée aux personnes de nationalité étrangère, sauf s'il a été conclu un traité d'assimilation avec leur pays d'origine, ce qui est le cas pour la France et les Pays-Bas, ou sauf si la Belgique est liée par un traité d'union économique avec leur pays d'origine, ce qui vaut pour le Grand-Duché de Luxembourg.

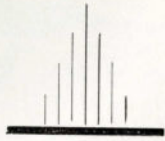
b) Conditions de résidence.

Les assurés ne peuvent obtenir la majoration de rente de vieillesse sans enquête que s'ils ont leur résidence effective en Belgique. Les pensionnés de nationalité luxembourgeoise peuvent, néanmoins, résider soit en Belgique, soit au Grand-Duché de Luxembourg.

c) Conditions d'âge.

La majoration de rente de vieillesse sans enquête est décernée aux salariés pensionnés, au plus tôt, à l'âge de 65 ans. Si la majoration de rente de vieillesse est sollicitée avant cet âge, celle-ci ne peut être accordée, qu'après enquête sur les ressources et, qui plus est, le complément de pension de vieillesse, dont le montant s'élève à 11.500 fr. (célibataires) ou 17.200 fr. (mariés), est refusé.

(Voir suite page 13).



Mon Village



Chaque jour encore, les villes tentaculaires — maudites par Em. Verhaeren — attirent des campagnards qui cèdent à la facilité d'habiter dans la cité près de leur lieu de travail. Mais au fond du cœur de ces déracinés, même s'il y a plus de 20 ans qu'ils habitent Anvers, Liège ou Charleroi, subsiste, parfois inconsciemment, un

sentiment indéfinissable où se mêlent le regret des belles années de la jeunesse et le souvenir impérissable de la présence de la maman au foyer familial.

C'est pour retrouver tout cela que, chaque année, des centaines de nos collègues profitent de leurs vacances pour retourner au village.

Cet « Heimweh » ce mal du pays, a été admirablement chanté par un poète de chez nous, Adolphe Hardy, dont nous vous donnons ces quatrains qui reflètent si bien, avec une tendre émotion, l'atmosphère paisible des villages de notre beau pays.



C'est mon village, ce coin vert,
A mi-côte de la colline !
Le bonheur y vit, à couvert,
Dans la paix qui sur lui s'incline.

C'est mon village, ce clocher
Qu'éclaire un vol blanc de colombes
Et dont l'ombre aime à se pencher
Sur les foyers et sur les tombes !

Et ces murs gris, et ces toits bleus
Luisant au creux du feuillage.
Et ces bois, ces prés onduleux,
Ces foins, ces bœufs, c'est mon village !

C'est mon vieux sol d'herbe et de fleurs,
De ruchers et de métairies,
D'eaux chantantes, d'oiseaux siffleurs,
De bêlements, de sonneries.

C'est mon pays d'honnêtes gens
Et de tranquilles habitudes,
Serein malgré ses ciels changeants
Et gai, même aux jours les plus rudes.

C'est l'abri sûr, l'âpre terroir
Où le pas du progrès s'arrête,
Où, comme en un vivant miroir,
Tout le cher passé se reflète.

Et c'est aussi, c'est la maison
L'heureuse maison des ancêtres
Qui vivent, tous, à l'horizon,
Fumer son chaume, entre les hêtres.

C'est l'humble enclos, au bon accueil,
Où j'ai tout, n'ayant pas grand'chose :
Des fruits au mur, de l'ombre au seuil,
Et, devant ma porte, une rose.

C'est ce qui rit, chante, aime et croit,
Ce qui travaille, rêve et prie :
C'est, enclose en un cadre étroit,
L'âme même de ma patrie...

Adolphe HARDY.

Le Cinquantenaire

du

Métropolitain de Paris

C'EST le 19 juillet 1900 que la première ligne du chemin de fer métropolitain, reliant la porte de Vincennes à la porte Maillot, fut ouverte au public et, quelques mois plus tard, deux nouveaux tronçons y étaient ajoutés : Etoile-Porte Dauphine et Etoile-Trocadéro ; ainsi, le trajet Vincennes-Maillot qui durait 1 h. 30 en tramway se trouvait réduit à 25 minutes !

Cette première ligne n'avait que dix kilomètres mais on y comptait 18 stations et vingt-cinq ans plus tard, le réseau du métropolitain avait une longueur de 186 km.

Les premières petites lignes eurent un énorme succès. En 1901, on comptait déjà 5.600.000 voyageurs ! Le trafic souterrain prit un essor considérable et le développement du réseau fut rapide. En 1914, les lignes 2, 4, 6 et 13 étaient achevées et les lignes 7, 3 et 12 exploitées en partie. Pendant la guerre 1914-1918, quelques autres furent terminées. En 1930, le Métropolitain fusionna avec le Nord-Sud et la construction de lignes nouvelles fut poussée activement. Actuellement, le réseau s'étend sur 186 km 200 avec 362 stations, on compte 158 km. de lignes souterraines, 18 km. 500 de lignes établies en surface (ligne de Sceaux) et 9 km. 600 en viaducs.

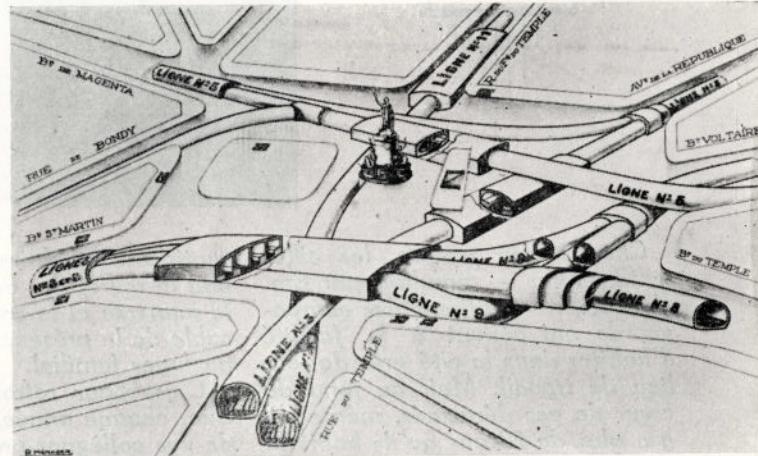
Cette extension a été suivie parallèlement par l'augmentation du nombre de voyageurs qui, chaque année, font usage du Métro. On en compte à nouveau près de 1.500.000.000 ! En 1947, le métro a véhiculé 1 milliard 479 millions de voyageurs.

Paris ne fut pas la première ville du monde à posséder un métro. Londres (1863) New-York (1868) et Berlin (1875) avaient précédé.

Le métro londonien offre assurément plus de confort et celui de New-York est plus étendu, mais indiscutablement c'est le métro parisien qui est le plus sympathique ! Dans le métro, on bavarde, on discute, on lit le journal, on flirte et de nombreux parisiens ont trouvé leur future épouse en attendant la rame ! Aussi le métro tient une grande place dans la vie de tous les jours des Parisiens !



Rarissimes sont les instants où il est donné de voir le « métro » de Paris aussi désert.



Le tracé des lignes du métro suit en principe celui du réseau des rues, les lignes étant construites aussi près que possible de la chaussée. Le réseau comporte huit traversées de la Seine (3 en viaducs et 5 en tunnels). Certaines stations ont exigé des travaux considérables, en particulier la station Opéra où 3 lignes sont superposées et la station République, représentée sur le schéma ci-dessus, où 5 lignes se rencontrent.

LE MATERIEL ROULANT

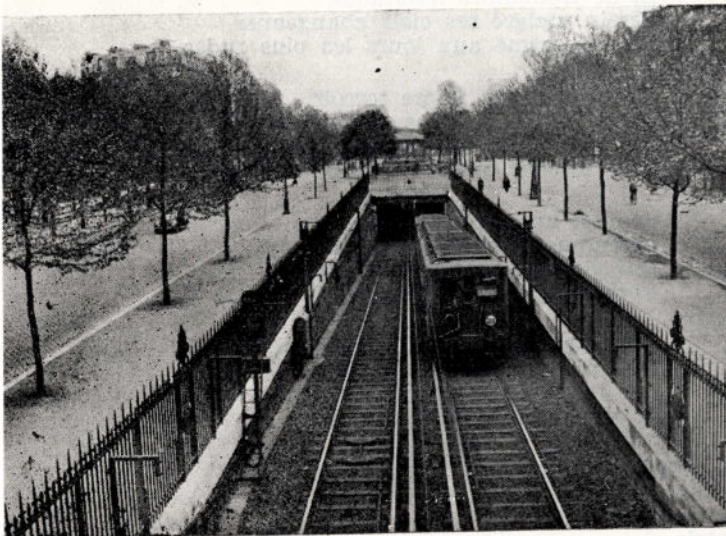
Les trains se composent en général de 5 voitures à bogies de 14 m. 20 dont 2 motrices équipées de 4 moteurs de 175 C. V. ce qui donne 1.400 C. V. par train. La vitesse moyenne varie entre 21 à 25 km. à l'heure suivant les lignes.

Les portes des voitures sont fermées automatiquement et le signal de départ ne peut être donné tant que l'une d'elles reste ouverte.

Au total, le métro dispose d'un parc de 1.318 motrices et d'environ 1.400 remorques.

L'EQUIPEMENT ELECTRIQUE

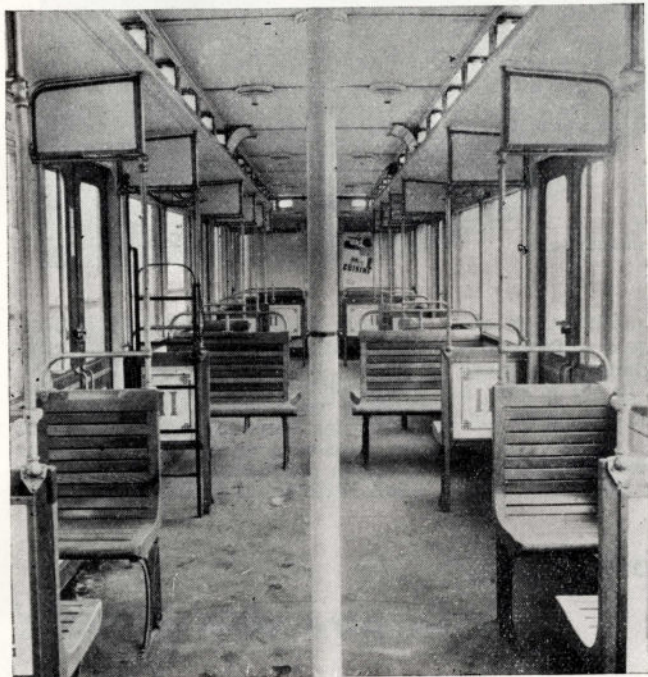
Le rail d'alimentation de courant est un fer « T » de 52 kg. au mètre posé sur les isolateurs en balsa fondu, les barres étant soudées à l'aluminothermie. L'alimentation électrique est assurée, pour la traction et l'éclairage, par du courant continu 600 volts. Seule la ligne de Sceaux utilise du 1.500 volts. Le courant initial triphasé à 10.000 volts est transformé en courant d'utilisation dans les 32 sous-stations dont la puissance varie de 3.000 à 15.000 kw, certaines étant équipées de commutatrices, les autres de redresseurs à vapeur de mercure. Le troisième rail est sectionné de place en place par



Les rames sortent de terre.

des interrupteurs permettant d'isoler une section en cas d'accident ou de travaux de nuit. L'équipement électrique comprend en outre 80 escaliers mécaniques, 34 ascenseurs assurant le service des stations profondes et 158 postes de pompes installés au point bas des lignes.

La signalisation est du type block automatique à circuits de voie. L'occupation d'un circuit de voie par un train met au rouge (arrêt absolu), le signal amont correspondant et ce signal ne repasse à voie libre (feu blanc) que lorsque les deux circuits de voie à l'aval sont entièrement libérés. Un train est donc toujours pro-



Type courant de voiture de 2^{me} classe.

tégé par deux signaux au rouge. Des signaux spéciaux à feu vert permettant le franchissement à allure réduite établis en certains points, particulièrement à l'entrée des stations importantes pour accélérer le trafic sans nuire à la sécurité ; l'intervalle entre deux trains peut ainsi être réduit à 1 m. 30 s.

LONGUEUR DES LIGNES

La plus longue ligne urbaine qui va du Pont de Sèvres à la Mairie de Montreuil a une longueur d'environ 20 km. ! Par contre, la plus courte va de Saint-Lazare à la porte de Clichy et n'a que 3.000 m. de long.

Comme l'indique la légende qui accompagne la photographie du tracé des tunnels Place de la République, le métro passe 5 fois sur la Seine et trois lignes la traversent au moyen de ponts.

Le métro ne passe pas continuellement sous terre. De temps à autre, les petits trains surgissent du sol comme des souris pour continuer leur chemin le long de viaduc au-dessus du trafic de la rue.

La ligne Château de Vincennes au Pont de Neuilly est celle qui détient le record du nombre de voyageurs transportés avec 180 millions par an ; il suffira de vous rappeler qu'en 1949, la S. N. C. V. a transporté 288 millions de voyageurs pour établir une éloquente comparaison.

La station Saint-Lazare, avec 50 millions de voyageurs est celle qui a le trafic le plus intense.

LA REGULATION DU TRAFIC

La circulation par tunnels rend les réparations et l'entretien impossible durant la journée.

La fréquence de passage des convois interdisant toute activité de chantier de 5 h. 30 du matin (prise du

service) à 1 h. 15 du matin (fin du service). Les services de travaux disposent donc de 4 heures par 24 heures pour effectuer l'entretien de la voie, le renouvellement du ballast, etc. Chaque jour un programme est dressé détaillant, suivant chaque ligne, les travaux à effectuer au cours des 4 heures.

La cadence de passage des rames est, aux heures de pointe, de 1 m. 40 secondes sur certaines lignes. La régulation des convois est faite, sur chaque ligne, par les chefs de départ des deux stations terminus qui ont à leur disposition non un graphique théorique de marche, mais le tableau des heures de départ de leur gare. Suivant les retards de certaines rames (retards dus en général au stationnement anormal dans les stations chargées) ils décalent les heures de départ des rames suivantes.

Certaines gares disposent d'une table de signalisation. La gare de Porte d'Ivry en particulier dispose d'une table de signalisation « Tout relai » permettant d'augmenter la sécurité et la rapidité des manœuvres. **Ici, ce n'est plus le respect de la minute, mais de la seconde !**

PENETRONS DANS LA BOUCHE DU METRO !

Il n'est pas besoin de souligner la régularité et l'importance du métropolitain au service des habitants de la capitale ; sans lui cette ville immense est paralysée. Ce n'est pas le parisien seul qui apprécie les avantages de ce moyen de transport massif. Chaque étranger se trouve à l'aise dans les couloirs du métro où règne cette odeur chaude si caractéristique, mélange de senteur de lessive, de désinfectant, d'huile et de poussière !

Dans le métro, il est presque impossible de se tromper de train. Le long de chaque quai ne viennent s'arrêter que des trains allant vers une même destination. Et il n'existe qu'un couloir menant au quai indiqué.

Prenons un exemple : Vous vous trouvez place de la Concorde et vous voulez aller Place de l'Etoile pour aller admirer l'Arc de Triomphe. Vous pénétrez dans le métro, dans le hall de chaque station se trouve une carte sur laquelle un gros point rouge indique l'endroit où vous vous trouvez : vous cherchez la station Place de l'Etoile, en suivant la ligne, vous constatez que la station terminale est encadrée d'un trait rouge, en l'occurrence « Pont de Neuilly ». Plusieurs couloirs s'ouvrent dans le hall, au-dessus de chacun d'eux se trouve le nom d'une station terminale. Il vous faut donc chercher celui sur lequel se trouve Pont de Neuilly. Vous le prenez après avoir acheté au guichet un ticket avec lequel vous pouvez faire deux voyages. Dans ce couloir vous trouvez un grand tableau où se trouvent indiquées, **l'une après l'autre**, les stations depuis celle où vous vous trouvez jusqu'au terminus. Vous vérifiez, la cinquième station est celle de la place de l'Etoile. Au bout du couloir, vous entendez le grondement caractéristique d'un train débouchant du tunnel. Hélas, il est trop tard, à l'extrémité du couloir un portillon métallique se ferme devant votre nez.

Cela vous semble bizarre, or ces portes se ferment automatiquement dès qu'un train arrive à quai.

Aussitôt que le train s'est mis en marche, la porte s'ouvre et il ne vous reste qu'à attendre le train suivant. Mais rassurez-vous dans le métro parisien la cadence est en général **d'une minute et demi !**

Vous le voyez, pour ce qui est du Métro, vous pouvez partir vers Paris l'esprit tranquille !

Réf. : Notre Métier et Nieuwspoor.

PENSION LEGALE (suite de la page 10).

d) Conditions d'état civil.

Si les deux conjoints sont en vie, la majoration de rente de vieillesse sans enquête ne peut être accordée qu'au mari. La femme mariée ne peut bénéficier de la majoration de rente de vieillesse que si son époux ne perçoit pas cette majoration après ou sans enquête.

(A suivre)

Nous voici arrivés aux mois traditionnels de congé et, chaque jour, nous rencontrons sur le tram ou dans la rue des visages hâlés par le soleil.

Le travailleur qui ne dispose que de courtes vacances, lorsqu'il réussit à s'évader vers la mer ou la campagne, a le désir légitime de profiter au maximum des rayons bienfaisants du soleil. C'est d'autant plus compréhensible que le climat de notre pays qu'on appelle tempéré, devrait plutôt être appelé « humide » car il y pleut en moyenne 250 jours par an !

Malheureusement, il arrive souvent que le vacancier qui a la chance d'avoir du beau temps, au lieu d'associer l'effort musculaire à l'ensoleillement, se contente de « flemmarder » sous prétexte de se rôtir au soleil. Fréquemment le désir d'épater le voisin au retour, ainsi que la coquetterie féminine amènent certains bénéficiaires de congés payés à s'épuiser par des expositions trop prolongées dans l'immobilité et surtout aux heures où le soleil est éclatant.

Sachez donc que le soleil agit sur l'organisme par les rayons ultraviolets qu'il transmet, mais l'abus entraîne des perturbations qui peu-

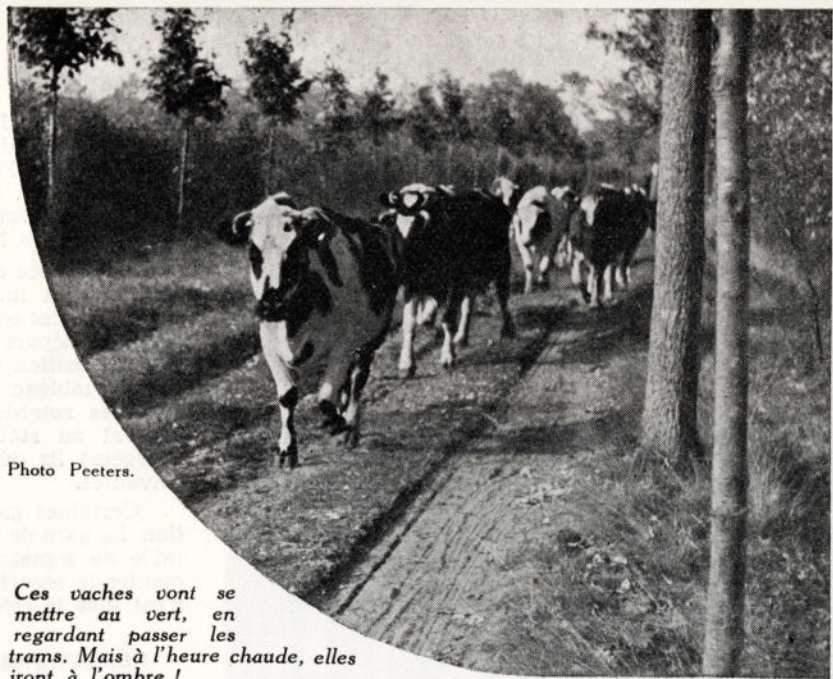


Photo Peeters.

Ces vaches vont se mettre au vert, en regardant passer les trams. Mais à l'heure chaude, elles iront à l'ombre !

En suivant cette méthode, on obtient un « bronzage » impressionnant. Il est le meilleur témoignage de l'effet salutaire. Il n'y a rien à attendre d'un malade qui ne se pigmente pas...

Ce qui est indispensable pour les malades l'est aussi pour les bien-

évitez-le de dix heures à 16 heures. Si d'aventure vous ne pouvez vous exposer qu'à ces heures peu favorables, dédoublez la densité des rayons solaires en vous exposant sous le tamis des sous-bois ou en portant des sous-vêtements en tissu blanc ajouré à mailles plus ou moins fines selon l'ardeur du soleil et tâtez ainsi

L'Ensoleillement la meilleure et...

... la pire des choses !

vent devenir graves ; aussi répétons-nous aux agents qui vont partir avec leur famille : « soyez prudents » ! Retenez qu'une cure solaire inconsidérée, du fait de vouloir brunir trop vite, entraîne de l'anémie, de la décalcification et de la tuberculose (notamment pour les tuberculeuses guéries ou en évolution).

Mais, direz-vous, le soleil guérit un grand nombre de maladies et il existe maints hôpitaux en haute montagne où l'on soigne notamment la tuberculose osseuse par l'héliothérapie. D'accord. Mais comment se passe cette cure ? Les premiers jours, seuls les pieds du malade seront exposés aux rayons ardents, et pendant 2 ou 3 minutes au plus.

Les jours suivants, la région soumise au soleil sera élargie et le temps de pose augmenté, mais très lentement, avec une sage mesure.

Il faudra au moins un stage de quinze jours avant que la « vraie » cure commence. Alors, — mais alors seulement, — le patient sera exposé tout entier aux rayons naturels, pendant un quart d'heure environ. Et encore sera-t-il l'objet d'une surveillance constante. On vérifiera, en particulier, sa température ; on veillera qu'il ne sorte pas des séances fatigué, étourdi, qu'il ne perde pas l'appétit.

Ainsi mené, le traitement donne des résultats prodigieux ; il semble causer de véritables résurrections.

portants qui se rôtissent sur les plages.

Vouloir être bronzé en quelques jours, rester, sans préparation, pendant des heures en plein soleil, c'est, pour le moins, risquer de compromettre irrémédiablement sa santé, c'est peut-être même risquer la mort. Tous les médecins signalent de nombreux cas de jeunes filles et d'adolescents qui reviennent plus affaiblis de leurs vacances, rien que parce qu'ils ont usé de la cure solaire sans mesure.

Répétons-le, le soleil est un remède d'une énergie formidable, il faut le manier avec précaution.

Pour terminer, relisons les conseils que donnait l'an dernier le docteur Didier, dans la revue des cheminots français « Notre Métier » :

« Laissant aux malades, dirigés médicalement, l'héliothérapie en position horizontale, immobile, bornons notre sujet aux bien portants il est inadmissible pour eux de rester allongés sur le sable d'une plage à longueur de journée. Contre leur attente, ils y détendent leurs ressorts au lieu de les retendre ; leur tonicité s'aplatit, ils deviennent apathiques. C'est au cours d'exercices culturistes ou sportifs qu'il faut faire sa provision de radiations. L'agitation physique les disperse sur la peau entière et diminue les risques de coups de soleil.

Choisissez votre heure. Le soleil est lourd au milieu de sa course :

vos susceptibilités qui doit, elle aussi, entrer en ligne de compte. Le soleil n'est pas un article de confection, c'est du « sur mesure » qui demande à être taillé pour chacun selon son genre d'existence.

Comment peut-on recourir à l'héliose dans les limites du précepte « usez, n'abusez pas » ? En début et fin de journée, le soleil est plus débonnaire et les risques s'atténuent. Encore faut-il régler sagement la progression dans la durée des séances. Ne craignez pas de commencer à dose infinitésimale : dix minutes, et n'augmentez que sous certitude que les précédentes expositions ont été bien supportées, c'est-à-dire : pas de coup de soleil, intégrité de l'appétit, des fonctions digestives et intestinales, du sommeil, de l'entrain, pas de maux de tête, de nervosité, de vertiges. Vous arriverez ainsi en quinze jours à une séance d'une heure matin et soir, et bien davantage si vous l'entrecoupez de repos à l'ombre.

Ne me dites pas qu'à ce train-là, vous n'atteindrez la durée d'exposition quotidienne dont vous caressiez l'espoir qu'à la fin de vos vacances, et ne cherchez pas à mettre les bouchées doubles sous prétexte que vous n'avez qu'une ou deux semaines devant vous : ce n'est pas à la nature de se plier à vos petites exigences, c'est à vous de vous soumettre à ses lois.

On ne pouvait mieux dire. Et maintenant que nous avons attiré votre attention sur les bienfaits et les méfaits de Messire Phébus... bonnes vacances !

Connaissez-vous la ligne Verviers-Spa?



SI est une ligne vicinale qui mérite l'épithète de « touristique », c'est bien celle de Verviers-Spa, ligne électrique de 19 km. qui relie la ville industrielle des drapiers à la cité balnéaire.

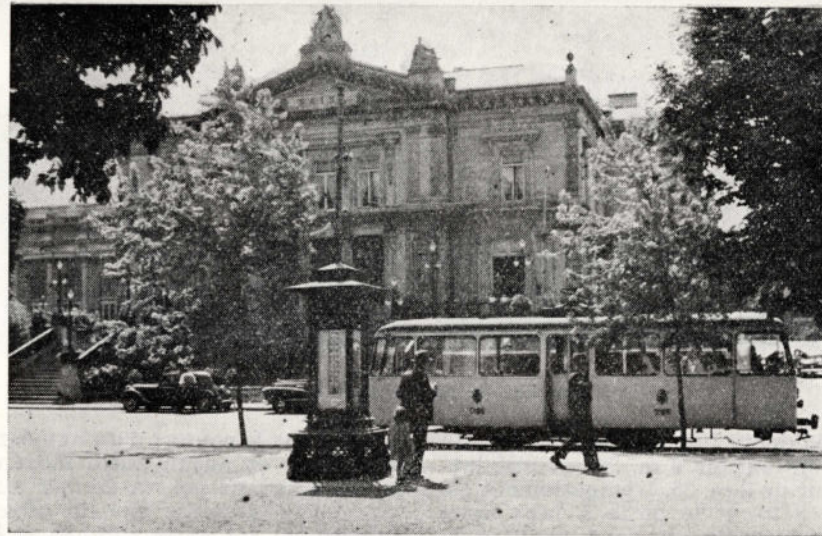
En touristes avisés, nous prendrons le tram à Verviers. Au cours de ce voyage, qui dure exactement une heure, nous allons admirer les vastes forêts, les plantations d'épicéas et les étendues fangeuses des Hautes Fagnes. La voie vicinale domine constamment cette contrée sauvage, et l'on respire sur les hauteurs de Polleur et de Jehanster,



Le Pouhon Pierre-le-Grand. Photo Roels.

l'air vif des Ardennes. Arrivés à Balmoral, nous découvrons Spa qui masse ses toits ardoisés dans une vallée verdoyante.

En descendant peu après devant le luxueux Casino et l'établissement des Bains, nous nous trouvons à deux pas du Syndicat d'initiative où tous les renseignements nous seront fournis gracieusement, notamment en ce qui concerne les multiples promenades pédestres. Rappelons à ce sujet, que l'excursion classique de la Hoëgne peut se faire au départ de la sta-



L'Etablissement des Bains.

Photo Roels.

tion vicinale de Tiège, en remontant la rivière jusqu'à Hockai d'où l'on peut prendre le train.

Afin d'inciter nos lecteurs à parcourir cette ligne, nous présentons un « condensé » de ce qui faut savoir sur SPA.

L'origine de Spa est mal connue, mais la localité commença à être réputée pour ses eaux dès le milieu du XVI^e siècle. Depuis cette époque, d'illustres malades sont venus demander à Spa le rétablissement de leur santé ; citons Charles II, roi d'Angleterre, Christine, reine de Suède ; Pierre-le-Grand, tsar de Russie ; Joseph II etc..., sans parler de nombreux artistes et hommes de lettres célèbres. Des plaques apposées sur de vieilles demeures, des enseignes d'hôtels, les noms de sentiers, rappellent le séjour qu'y firent ces hôtes illustres.

Durant la guerre de 1914-1918, le Kaiser établit son état-major à Neubois, près de la ville, et c'est là qu'il abdiqua.

Mais ne nous attardons pas à la gloire passée de Spa, les temps ont changé, les moyens de transport ont évolué et Spa subit, comme toutes les autres villes balnéaires, le contre-coup de la vogue de l'automobile ; la clientèle touristique est devenue en grande partie une clientèle de passage. Il va sans dire que notre ligne de tram a vu également diminuer, ces dernières années, sa clientèle d'estivants.

Autre signe des temps, un centre de thermalisme pour « assurés sociaux » a été créé l'an dernier.

Cette nouvelle clientèle, aux moyens généralement modestes apprécie le service du tramway vicinal pour aller, sans fatigue, se promener sur les hauteurs de Balmoral et admirer les multiples points de vue attrayants.

Les différentes sources.

L'établissement de Bains terminé en 1872 et située place Royale, est alimenté par la source Marie-Henriette qui jaillit en réalité près du lac de Warfaaz. Il s'agit d'une eau minérale carbo-gazeuse naturelle,

mise à la disposition des curistes pour les bains chauds.

Dans le hall d'entrée on aperçoit la buvette d'eau de la source Reine. C'est une eau très pure ; excellente pour le lavage des reins et bien supportée par l'estomac.

La visite des installations est autorisée l'après-midi, en dehors des heures de cure.

Place Pierre-le-Grand, où passe notre tram (voir photo) se trouve le Pouhon Pierre-le-Grand, principale source ferrugineuse de Spa et la plus anciennement connue.

En ville, on trouve encore la source Prince de Condé et hors ville : le Tonnelet, la Sauvenière, la Géronstère et Barisart. La plus importante est celle de Marie-Henriette qui sort de terre, nous l'avons dit, aux environs du lac de Warfaaz.

Signalons que le mot Pouhon est wallon, et désigne nombre de fontaines ardennaises (pouhi : puiser).

Il est aussi curieux de constater qu'à la suite de la visite que firent à Spa deux médecins anglais au siècle dernier le nom de Spa a été donné à toutes les sources ferrugineuses d'Angleterre : Turnbridge Spa, Liverpool Spa, etc...

Petite monographie de la ligne vicinale Spa-Verviers.

L'électrification complète de la ligne fut terminée en 1911.

Actuellement le service est assuré par 8 motrices dites « panoramiques » qui furent reconstruites par la F. N. à Herstal en 1935, avec les mêmes montants que ceux ayant servi à la construction des trolleybus des Tramways unifiés de Liège, ce qui a donné à la caisse une certaine ressemblance avec ceux-ci.

Au début, ces voitures n'étaient pourvues de glace qu'au poste de conduite à l'avant et à l'arrière, ainsi que le montre la photo ci-contre prise en 1936. Depuis, ces voitures numérotées de 9159 à 9166 ont été pourvues de vitres pour pouvoir circuler en toutes saisons et le touriste y dispose d'un champ de vision étendu.

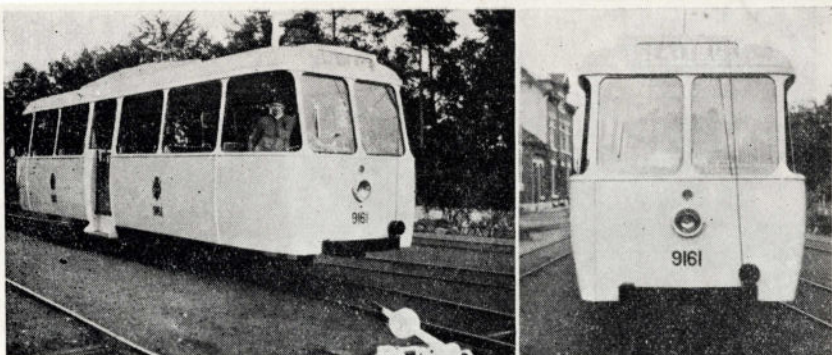


Photo prise en 1935 au dépôt de Sart-lez-Spa.

Elles ont une longueur de 9 m.410 (hors buttoir 9 m. 70) et une largeur de 2 m. 35. L'empattement est de 3 m. et le porte à faux assez considérable est de 3 m. 10 à la caisse. La voiture est légère, ne pèse que 8 T. environ.

Actuellement la voie a été entièrement renouvelée en rails de 32 kg., le roulement est parfait et la voie étant rectifiée, le léger tangage qui existait précédemment a complètement disparu. C'est dire le plaisir qu'éprouve le touriste à parcourir ces hauts-plateaux, d'où l'on découvre toute la Fagne, dans des voitures bien suspendues, sans bruit de moteur et sans odeur de mazout.

Il est à espérer que la traction électrique sera maintenue encore longtemps malgré le déficit restreint mais permanent de l'exploitation ferrée ; car l'autobus ne

possède pas le confort d'un autocar touristique et aucun autre moyen de transport ne pourra donner au voyageur l'agrément que lui offre aujourd'hui ses jolies voitures panoramiques.

Le trajet s'effectue normalement en 58', mais en saison on ajoute fréquemment les baladeuses ouvertes que les Spadois et les curistes réclament et de ce fait, du 2 juillet au 1^{er} septembre, la durée du parcours est portée à 60'.

Pendant de longues années le trajet fut effectué en 1 h. 20' et, au début de la traction électrique, en 1 h. 30'. La signalisation automatique, réalisée l'an dernier a permis une amélioration sensible.

Grâce aux subsides aux lignes en perte, le coefficient d'exploitation a été ramené à 101,10 pour 1949, ce qui n'est pas désastreux ; d'autant plus que la voie ayant été complètement renouvelée les frais

d'entretien dans les années à venir pourront, espérons-le, être réduits.

Au point de vue du nombre d'abonnés, l'existence des billets de pénétration sur la section Heusy-Verviers, que nous exploitons en commun avec les Tramway Vervie-tois, nous est assurément préjudiciable, car nous ne pouvons délivrer des abonnements que de Spa à Heusy. Sur le court trajet de Heusy à Verviers l'abonné doit prendre un billet urbain à 2 fr. et forcément le prix total est plus élevé que s'il était calculé sur la base de 19 km.

Cette ligne, à l'instar de Groenendaal-Overijse, est totalement indépendante et se suffit à elle-même, une sous-station est érigée à Tiège et un petit atelier assure toutes les réparations du matériel, à l'exception du rebandage des roues.

Trois fois par semaine un fourgon-bagage (le 2044) est accroché à un tram régulier et assure le service des bagages et des marchandises.

Nous espérons que ces renseignements vous inciteront à inclure Spa dans votre programme de vacances.

Un train direct relie Bruxelles à Spa tous les jours à l'exception du mardi.

Bruxelles Nord :

D. 8 h. 48 Spa A. 10 h. 52.

Spa :

D. 19 h. 8 Bruxelles A. 21 h. 15.

On y accède également par Pepinster. Ou encore en partant par exemple à 7 h. 25 de Bruxelles on arrive à 9 h. 45 à Verviers, le tram partant de 10 h. vous amènera à Spa dès 11 heures.

Un mot pour finir aux amateurs de bière ; à Spa il n'est ni obligatoire, ni indispensable de boire de l'eau !

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.

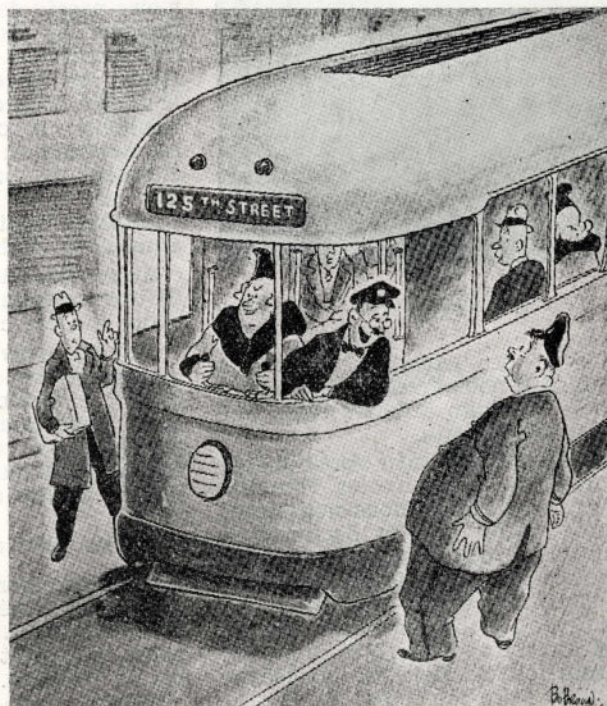
Ces produits répondent entièrement aux conditions de réception de l'American Standards Associations (A.S.A.).

AGENCE GENERALE DE VENTE :

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

81, chaussée de Charleroi, à BRUXELLES

HUMOUR !



Ma femme veut absolument apprendre à conduire !