

NOS VICINAUX

PERIODIQUE DESTINE AU PERSONNEL DE LA S. N. C. V.
AFFILIE A L'UNION DES JOURNAUX D'ENTREPRISE DE BELGIQUE
Comité de rédaction : rue de la Science, 14, Bruxelles



LE DENOMBREMENT, célèbre tableau de Pierre Brueghel le Vieux.

Léonard de Vinci

GÉNIE UNIVERSEL

La seule réplique authentique du tableau La Cène se trouve à l'Abbaye de Tongerlo, située sur la ligne d'autobus Westerlo - Herentals.

Le 15 avril 1452 naissait en Italie, dans la province de Toscane au village de Vinci, un enfant qui reçut le nom de Leonardo et qui allait devenir un génie universel et un peintre sans égal.

Le monde entier a célébré, cette année, le cinq centième anniversaire de sa naissance, toutes les revues et les journaux ont rappelé que Léonard de Vinci fut peintre, sculpteur, musicien, inventeur, naturaliste, architecte, philosophe. En lui furent réunies toutes les plus hautes facultés de l'intelligence humaine. Ce fut à Milan, sous la protection de Ludovic Sforza le More, qu'il déploya toutes les ressources de son génie multiple.

Dans un article paru récemment dans la revue « Ostend-Dover », M. Thibaut de Provins signale que la plupart des huit millions de Belges ignorent l'existence en Belgique, exactement à Tongerlo, d'une réplique intacte (non d'une copie) de la célèbre fresque « La Cène » de Sainte-Marie-des-Grâces. L'original qui se trouve à Milan, a subi des restaurations multiples, a été endommagé par les bombardements et aurait été exposé de longs mois à des intempéries, au point de n'être plus que « l'ombre d'une ombre ». Tout ceci ajoute encore à l'intérêt que présente la réplique de « La Cène », qui fut peinte durant les années 1506-1507 par André Solario, le meilleur disciple de Leonardo, à une époque où celui-ci était revenu à Milan.

On peut penser que, selon l'usage du temps, Leonardo y mit la main pour des retouches.

Cette immense toile de trente-six mètres carrés, fournie au Cardinal d'Amboise qui l'avait commandée, passa par héritage et par ventes successives à Pierre Scheelen, secrétaire du prélat de l'Abbaye de Tongerlo qui s'en rendit acquéreur à Anvers, pour 450 florins, le 3 février 1545.

Voilà donc plus de quatre cents ans que « La Cène » appartient aux Prémontrés campinois.

Si peu de Belges connaissent l'existence dans notre pays de la seule réplique de « La Cène » exécutée sous les yeux du maître par le meilleur de ses disciples, il nous souvient qu'il y a une quinzaine d'années le service touristique de notre Direction Générale organisa maintes fois, de 1936 à 1939, un circuit touristique en tram et automobile, de Bruxelles à Tongerlo. A chaque visite de l'Abbaye, nos « guides », ne man-

quaient pas de faire admirer ce remarquable tableau aux participants.

Nous sommes pleinement d'accord avec l'auteur de l'article cité plus haut, lorsqu'il déclare qu'il est regrettable de laisser cette admirable toile à quinze mètres de hauteur, au-dessus du tambour d'entrée de l'église; nous souhaitons également aller la revoir, suspendue à hauteur d'homme, éclairée avec les soins que la science de l'éclairage permet actuellement.

Camarade tramwayman, voici, pour l'an prochain un beau but d'excursion. La carte familiale permet d'aller gratis de Bruxelles à Westerlo, de là, prenez l'autobus ou bien faites une promenade pédestre par une splendide allée aux chênes séculaires.

Nous ferons de notre mieux pour rappeler au public belge l'existence de ce chef-d'œuvre et nous comptons sur vous pour faire savoir aux voyageurs que le meilleur moyen d'accès à Tongerlo... est le vicinal!

Les cheminots suisses ont un bulletin d'information depuis vingt-neuf ans

DANS le numéro de mai 1952 du bulletin des Chemins de fer fédéraux suisses, la rédaction signale que la publication est entrée, en 1952, dans sa 29^e année d'existence. Les buts visés par les promoteurs de ce périodique furent rappelés aux membres du personnel en 1949, lors du 25^e anniversaire.

Les vues exprimées à cette occasion reflètent si bien les conceptions du comité de rédaction de « Nos Vicinaux » et concordent à tel point avec les buts que nous nous sommes assignés dès 1946, que nous ne pouvons résister au plaisir de les reproduire.

« Le Bulletin des CFF a pour but de renforcer l'unité professionnelle au sein du chemin de fer. Sa tâche consiste à orienter l'ensemble du personnel CFF sur le développement de l'entreprise, son économie financière, la transformation et la modernisation des installations et du matériel roulant, les innovations introduites dans son exploitation et son administration, les mesures prises quant à son organisation et sa rationalisation, sur tous les problèmes ferroviaires nationaux et internationaux, ainsi que sur la position que les chemins de fer occupent par rapport aux autres moyens de transport. Par la lecture du « Bulletin », les cheminots sont tenus au courant de tout ce qui se passe. En outre, le Bulletin des CFF est devenu pour les néophytes une sorte d'aide-mémoire où ils puisent les éléments qui leur sont nécessaires pour leur formation. Il fournit en outre aux agents les renseignements qui leur permettent de reviser, le cas échéant, leurs jugements et de rectifier les critiques infondées qu'ils entendent autour d'eux.

Ce but peut être considéré actuellement comme atteint dans une mesure satisfaisante. Le temps aidant, le « Bulletin » est devenu, même hors du chemin de fer, un périodique des plus appréciés. Rédactions et collaborateurs tant des différents quotidiens que de la presse spécialisée suisse ou étrangère, universités, écoles techniques, écoles de commerce, bibliothèques, autorités fédérales, cantonales et communales, entreprises de transport et autres : **deux mille intéressés environ reçoivent cette publication régulièrement.** La reproduction de ses articles et ses différentes communications, en particulier de la chronique intitulée « Pendant le mois », concourt à créer un contact plus étroit entre le peuple et le chemin de fer. »

Le cliché de première page nous a été aimablement prêté par la General Motors Magazine.

AVEC NOS VŒUX LES MEILLEURS POUR L'ANNEE 1953

CE NUMERO VOUS APPORTE

sa moisson habituelle de nouvelles et de lectures instructives.



PP. 6 et 7
P. 10
P. 11

UN EXTRAIT DE « CAYAUVAL »
le roman d'A. MASSON.
LES ALLOCATIONS FAMILIALES
D'ORPHELIN
UN TRAIN « MONORAIL » EN
ALLEMAGNE

P. 12
P. 13
P. 14

LE TRANSPORT PAR ROUTE DU
MATERIEL FERRE
LES TRUCS DU METIER
CAMPAGNE BETTERAVIERE 52

La Noël au Pays de Selma Lagerlöf ⁽¹⁾

EN Suède, le premier dimanche de l'Avent ⁽²⁾, on allume le premier des cierges qui ornent le chandelier à quatre branches ; ce geste symbolise le début de la fête de Noël, ou plutôt l'attente de la commémoration de la venue du Christ sur la terre.

Chacun des dimanches suivants, on allume un cierge de plus.

En fait, les solennités ont commencé, le 13 décembre, fête de sainte Lucie.

De grand matin, le 13 décembre, on est réveillé non pas par la sonnerie stridente du réveil, mais par un « Lucia-visa », chanté par une charmante jeune fille (de préférence une des jeunes filles de la famille). Celle-ci revêtue d'une longue robe blanche, porte sur la tête une couronne de cierges allumés qui projette une lueur féerique sur les murs de la chambre. Cette brillante apparition vient offrir aux membres de la famille un café délicieux, accompagné de ce qu'on appelle des « Lussekatte » (petits pains spécialement cuits à cette occasion). Et ceci constitue le début d'une série de semaines joyeuses, au cours desquelles l'odeur de la cuisson des pains d'épices et d'une variété de petits pains et de friandises, ne peut manquer dans aucune maison.

A la campagne surtout, où l'on se trouve souvent à des kilomètres et des kilomètres du « monde habité », la maîtresse de maison fait tout son possible pour offrir aux siens, à la Noël, toutes sortes de bonnes choses.

Les oiseaux aussi ne sont pas oubliés : pour eux, on attache une gerbe de blé à une longue perche, afin qu'ils aient également un petit extra durant les fêtes.

Le 24 décembre, on dresse l'arbre de Noël, non seulement dans les salles à manger des maisons, mais aussi sur les places et les squares des villes et des villages.

Dans un pays comme la Suède, où les sapins poussent en rangs serrés dans des forêts immenses, il n'est guère difficile de trouver l'arbre qui convient et qui soit assez grand pour être visible de loin, afin qu'orné de lumières, il dise à chacun « Glad Jul » ! (Bonne fête de Noël).

Le repas comporte, suivant la tradition, un plat de « lutfisk » (une sorte de morue sèche) et comme dessert une panade de riz, dans laquelle est cachée une amande. La tradition veut que le célibataire qui la trouve dans son assiette, se mariera au cours de l'année.

Vient alors la visite de « Farbror Jultomten » (Bonhomme Noël) qui distribue les petits cadeaux amoncelés auparavant sous l'arbre de Noël et qui ont déjà suscité chez les enfants, (chez les grandes personnes aussi, mais avec plus de discrétion) des regards curieux et pleins d'impatience.

La très grande majorité des Suédois appartient à l'Eglise Luthérienne, ils célèbrent l'office de Noël, la veille de Noël et le jour de Noël, très tôt le matin.

Dans le Nord de la Suède, il y a généralement beaucoup de neige à la Noël, de sorte que la randonnée à l'églie peut se faire en traîneau.

C'est un spectacle fantastique, dans la nuit claire et sous un ciel parsemé d'étoiles, de voir glisser les traîneaux superbement astiqués et illuminés par des torches, dans le tintement joyeux des sonnettes et des grelots.

Selma Lagerlöf a donné une description magnifique d'une telle randonnée, pendant une nuit de

Noël, dans le « Saga de Gösta Berling ». ⁽³⁾

L'église même est entièrement illuminée par des cierges et devant l'autel se trouve un arbre de Noël.

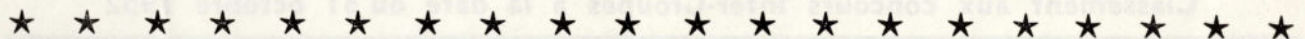
« Ara vare Gud i höjden, frid po jorden, bland människor till vilka han har behag » !

Gloire à Dieu. Paix sur la terre aux hommes de bonne volonté.

⁽¹⁾ Selma Lagerlöf, romancière suédoise, est née en 1858 et décédée en 1940. Auteur de nombreux ouvrages, dont la « Légende de Gösta Berling », elle obtint, en 1909, le prix Nobel de littérature.

⁽²⁾ Avent. C'est, dans la liturgie, le temps destiné à se préparer à la fête de Noël et qui comprend les quatre dimanches qui précèdent cette fête.

⁽³⁾ Sagas : nom générique d'anciens récits et légendes scandinaves.



L'histoire prouve, paraît-il, que les premières représentations de la Nativité du Christ remonteraient, en Europe occidentale, au V^e siècle. Elles auraient été organisées dans les églises, sous la forme d'une succession de tableaux vivants, et seraient restées longtemps le privilège du clergé.

C'est vers le XIII^e siècle qu'apparurent les premières crèches populaires, animées de figurines, d'abord sculptées dans le bois puis modelées dans la cire ou l'argile. Des églises elles gagnèrent les habitations privées, où elles s'éclairaient aujourd'hui par millions.

La légende attribue cette forme populaire au bon saint François d'Assise. L'idée lui en était venue au cours de son voyage en Terre Sainte, en 1220. Trois ans plus tard, revenant de Rome, il s'arrêta avec quelques-uns de ses religieux, au village de Greccio, entre Rome et Assise, où habitait un de ses amis, nommé Giovanni.

Il demanda à ce dernier de l'aider à célébrer la nuit de Noël dans une grotte

où reposerait, sur un peu de paille, un bébé entouré d'un bœuf et d'un âne.

L'initiative suscita la curiosité des populations environnantes qui, le moment venu, s'amènèrent processionnant avec torches et flambeaux, chantant des cantiques et priant.



Le Poverello officia, lut l'évangile puis le commenta. Le succès de cette pieuse innovation fut très vif.

La légende ajoute qu'une clarté merveilleuse rayonna du Bambino quand le fondateur des Franciscains le déposa dans la crèche.

Née à Greccio, la tradition des crèches de Noël se répandit rapidement

dans toute l'Italie, passa en Espagne, au Portugal, en France, puis chez nous.

Bien entendu, chaque région comme chaque époque apportèrent des transformations : ajout de personnages, somptueux ou pauvres, tirés du récit biblique ou de la vie quotidienne, enrichissement du décor, etc.

Dans la seconde moitié du XVIII^e siècle, l'art des crèches atteint son apogée. Naples devient le grand centre européen de la fabrication des crèches de luxe.

Des rues entières étaient occupées par les fabricants et les vendeurs.

La crèche resta longtemps dans les pays latins l'unique décor de Noël. Le sapin illuminé, d'origine nordique, fit son apparition en Angleterre, à la moitié du siècle dernier. La Belgique et la France ne tardèrent pas à adopter cette importation. Aujourd'hui, même en Italie, la patrie des crèches, la lutte entre le « presepio » et son concurrent s'est ouverte.

A. D.

(« La Vie au Foyer ».)

Presepio : mot italien signifiant crèche.

Une grande journée de la Sécurité

A EUGIES

« LA SECURITE » n'est pas quelque chose que l'on confie à un autre pour qu'il le fasse à votre place. Mais la sécurité n'aura de valeur que pour autant que ses drapeaux et ses panneaux soient tenus fermement par tous ceux qui défilent le jour de paie, depuis le directeur de la compagnie, jusqu'à l'homme qui manie un balai dans la cour du dépôt.

(Illinois Central Magazine).

Le 18 octobre dernier, le personnel de l'atelier d'Eugies a fêté avec éclat son record de sécurité, lequel atteignait, à cette date, une période de 217 jours sans accident.

Nous avons rapporté, dans le n° 40 de « Nos Vicinaux », dans quelles circonstances le personnel d'Eugies entama un redressement sensationnel dans sa position aux concours de sécurité intergroupes. L'enthousiasme avec lequel chacun s'appliqua à suivre les préceptes de sécurité et l'esprit d'équipe qui se manifesta, donnèrent naissance à une « amicale » du personnel dont l'action se concrétisa par la création d'une fanfare de 42 exécutants. Pour bien souligner l'esprit nouveau, on décida de faire coïncider la date du concert inaugural avec celle d'une fête de la sécurité..

C'est ainsi que le samedi 18 octobre, le hall de peinture se présentait sous l'aspect d'une vaste salle de fête. Le fond du local avait été réservé aux « croseurs » (1).

Devant l'espace réservé aux musiciens étaient assis de nombreux agents. Vers 15 h. 30, une vibrante « Brabançonne » accueillit M. Kennes, Directeur régional, accompagné des ingénieurs et des chefs d'atelier.

M. Dehon, contremaître de première classe et cheville ouvrière de la fête, ouvrit la série des discours; il remercia tous ceux qui avaient collaboré au magnifique résultat obtenu au concours de sécurité.

M. E. Defossez, adjoint au chef de service de sécurité, retraça ensuite l'histoire de la campagne menée dans ce domaine par le personnel. Il félicita les chefs, MM. Dehon et Halgrain, toujours sur la brèche pour la bonne cause.

M. Kennes prit alors la parole et dit toute sa satisfaction de se trouver, en d'aussi agréables circonstances, au milieu d'un personnel qui a su se pénétrer de la notion de la sécurité au travail.

« La Direction n'a fait que son devoir », dit-il, « en mettant les engins de protection à votre disposition. Mais vous avez droit à nos félicitations pour le magnifique esprit de corps dont vous avez fait preuve dans cette lutte contre les accidents. »

(1) Le « crossage » est un sport qui tient du golf et... du tir à l'arc ! Il faut, en effet, lancer violemment une sorte d'œuf en bois au moyen de l'extrémité ferrée d'une canne (crosse) et essayer d'abattre un des oiseaux de plume fiché sur un papegai incliné à 30 cm. du sol.



M. Kennes félicite le chef d'orchestre M. J. Mercier.

Classement aux concours inter-Groupes à la date du 31 octobre 1952

CONCOURS		Anvers	Flandres	Hainaut	Nam.-Lux.	Liège	Louvain	Bruxelles	Limbourg			
Mouvement	Record absolu	54	50	19	60	87	54	55	149			
	Record pondéré	442,56	243,21	225,34	198,67	495,30	249,88	453,88	379,95			
	Classement	3	6	7	8	1	5	2	4			
Voies et travaux	Record absolu	97	135	18	91	59	71	49	75			
	Record pondéré	234,25	200,53	79,33	122,52	101,30	112,84	127,89	85,43			
	Classement	1	2	8	4	6	5	3	7			
Petits Ateliers	Record absolu	409	160	41	231	109	221	84	237			
	Record pondéré	163,66	77,78	131,90	37,01	67,45	40,19	148,91	39,59			
	Classement	1	4	3	8	5	6	2	7			
		Merksem	Turnhout	Destelbergen	Jumet	Eugies	An-denne	Marl. + Malon.	Liège St-Gilles	Kessel-Lo	Cureghem	Hasselt
Grands Ateliers	Record absolu	83	268	179	61	241	135	132	94	128	43	95
	Record pondéré	165,25	199,24	329,12	83,79	300,77	124,52	109,13	151,48.	162,65	89,87	117,11
	Classement	4	3	1	11	2	7	9	6	5	10	8

M. Kennes se déclara très heureux de la constitution d'une fanfare à Eugies. « C'est là une saine et intelligente distraction », conclut-il.

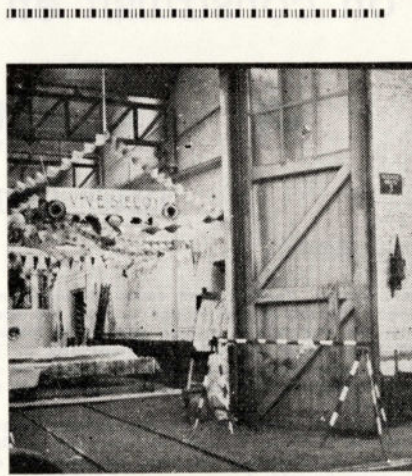
Ensuite, M. Legrand, secrétaire de la fanfare, présenta la nouvelle phalange.

La place nous manque pour citer et commenter tous les morceaux qui furent joués en cette occasion. Mais nous ne pouvons omettre de citer la « Marche de la Sécurité » du compositeur montois Ch. Delcourt, qui était présent dans la salle. Cette marche, aux accents martiaux, est assurément une réussite; son auteur fut chaleureusement applaudi par un auditoire enthousiasmé. Le chef d'orchestre, M. J. Mercier (tourneur à l'atelier), fut également congratulé.

Tandis qu'une partie du public suivait la fin du concours de crossage qui avait réuni 116 crosseurs, d'autres assistaient à une séance de cinéma documentaire organisée par le Service de Sécurité de la Direction Générale. Ensuite, les assistants se retrouvèrent dans le hall de peinture pour déguster un plat apprécié des Borains : du saucisson et des frites.

Disons encore que M. Léon Cage se dévoua au pick-up qu'il avait construit pour ses collègues, et vous nous croirez sans doute si nous vous disons qu'en fin de soirée chacun connaissait par cœur « Ma petite folie » !

Propager en musique l'idée de sécurité au travail, voilà une excellente initiative !

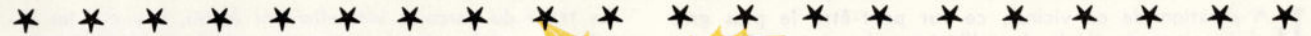


Voici une vue de l'atelier de peinture de Cureghem, spécialement décoré en l'honneur du saint patron, lequel fut joaillier du roi Dagobert.

Comme il est de tradition de passer, en cette occasion, quelques heures devant un comptoir bien fourni de bière, on excuse les compagnons de remettre parfois le chapeau à l'envers, comme fit le fameux roi pour sa culotte !

VIVE
ST.
ELOI

Chaque année, la parution bimestrielle de notre journal nous empêche de parler, en temps utile, de la fête de saint Eloi, qui est célébrée dans les ateliers de nos Groupes.



« NOS VICINAUX »

VOUS SOUHAITE UN

JOYEUX NOËL



Aux épouses de nos agents

Votre mari vous parle certainement, de temps à autre, de son travail, sur la voiture, à l'atelier ou au bureau. Il vous décrit, probablement, les bons et les mauvais moments qu'il y passe.

Mais ce qu'il ne vous dit peut-être pas, ce sont les dangers qu'il y court. Ainsi, pendant l'année qui se termine, nous avons eu à déplorer près de 1.000 accidents du travail, soit trois accidents en moyenne par jour ouvrable.

Fort heureusement, un grand nombre de ces accidents ne sont pas graves ; 2 néanmoins ont entraîné la mort de la victime et 16 lui laisseront une pénible invalidité définitive.

Nous vous étonnerons vraisemblablement en vous disant que beaucoup d'accidents — et nous soulignons le mot « beaucoup » — trouvent leur lointaine mais véritable cause dans un événement d'ordre familial : difficultés dans le ménage, désaccord passager des époux, etc...

Dès lors, à qui pourrions-nous mieux nous adresser qu'à vous, les épouses et les principales intéressées dans la lutte que nous menons contre les accidents qui menacent votre mari ?

Mettez tout en œuvre pour qu'il se présente au travail, libre de tous soucis; veillez à chasser de son front cet air soucieux pour qu'il vous revienne le soir, sain et sauf. Et si, un jour, les soucis deviennent trop lourds, songez à l'aide que peut vous apporter un entretien, un simple contact, avec une de nos assistantes sociales qui saura vous comprendre, vous conseiller et vous faire bénéficier de son expérience.

Il y va de votre bonheur familial.

Comment on construisit en 1900

à "Cayauval",

une ligne de chemin de fer vicinal

M. Arthur Masson, l'auteur bien connu et aimablement autorisé « Nos Vicinaux » à reproduire un passage de son dernier livre « Cayauval, gai village ». Nous ne doutons pas que parmi nos agents d'expression française, il y en ait beaucoup qui ont déjà ri de bon cœur, à la lecture des aventures de Thanasse et de Casimir, des diatribes enflammées de T. Deom et des réflexions amusantes de Toine Culot.

Cet auteur de chez nous excelle dans la description vivante et colorée des petites scènes de la vie quotidienne du village et ses nombreux personnages sont décrits avec une verve caustique, bien wallonne, et une abondance de traits bien observés.

Arthur Masson est assurément un des auteurs belges les plus lus et l'œuvre de ce Wallon peut se comparer à celle du Flamand E. Claes, l'auteur du malicieux « De Witte ».

N'essayez pas de rechercher les noms de Cayauval ou de Trignonles au dictionnaire des communes belges : ce sont là des noms inventés !

Mais si un jour, vous suivez le conseil que nous avons donné dans le numéro 38 de « Nos Vicinaux », à propos de la ligne Olloy-Oignies, et que vous partez à la découverte du beau pays qui s'étend de Couvin à Vireux, en passant par Nismes, Olloy, Vierves et Treignes, vous reconnaîtrez certainement les lieux décrits avec tant d'amour et de poésie dans l'œuvre d'Arthur Masson.

Savourez maintenant cet extrait de « Cayauval » où l'auteur a dépeint les bouleversements que provoqua, il y a 60 ans, la construction d'une ligne vicinale, dans un coin perdu de notre pays.

LA création de ce vicinal, ce fut peut-être le plus gros événement du siècle dans l'histoire du canton. Il y eut bien aussi les deux guerres, mais les guerres, c'étaient des calamités universelles, sans caractère proprement local et l'on a fait de son mieux pour en effacer les traces et même les oublier. Le tram, lui, ce fut le fait délibéré, la prodigieuse décision dont l'immanente et pour ainsi dire éternelle portée, échauffait les casse-cou, inquiétait l'effroi dans le cœur des pusillanimes et de tous ceux qui n'aiment ni la vitesse, ni les brutalités de la machine, ni les perfides rançons du progrès.

Ça se passait il y aura un demi-siècle bientôt. Le projet une fois dans l'air, on en parla pendant deux ans, comme d'une bouleversante possibilité. Tous les conseils communaux du canton en délibérèrent avec passion. Chaque fois la conclusion fut la même. Le maître disait : « J'attends des nouvelles... »

Puis, un beau jour, une nuée de spécialistes s'abattit sur le pays. Il y avait là-dedans de l'ingénieur, du géomètre, du géologue, de l'entrepreneur et même de l'agioteur, on le sut un peu plus tard.

Première bénédiction dans ce pays...

Tout ce monde, en effet, devait trouver sur place le gîte et le couvert. Et ça promettait de durer un moment. On n'imagine pas le nombre de citoyens qui se découvrirent alors une brusque vocation d'aubergiste ou de traiteur. Les plus enthousiastes étaient les mères qu'un sort injuste avait affligées de filles ardemment nubiles mais désespérément inemployées. Et l'on peut vous jurer que le petit jeu de la gargote mitonnée avec tendresse pour le pensionnaire et de ses pantoufles chauffées sur les chenets de l'espérance donna des résultats dont les effets durent encore.

... Tous ces spécialistes, dont chacun représentait une valeur éminente, se mirent au travail. Les géologues sondèrent, les géomètres plantèrent leurs jalons, les ingénieurs levèrent des plans.

Et les propriétaires des terrains que le projet traversait se virent convoqués aux fins d'expropriation. Chacun y alla d'un plaidoyer larmoyant et retors. A entendre ces madrés compères, écorner leur champ de luzerne, l'amputer d'un demi-bonnier ou culbuter le hangar déjeté où s'abritaient leurs veaux quand survenait l'orage, c'était porter une main sacrilège sur un bien qui leur venait de Dieu le Père et dont l'aliénation, même plantureusement indemnisée, allait les ruiner. Le plus curieux, c'est que tous, sortant de l'entrevue, clignaient de l'œil et vous avaient des visages rayonnants d'une impudente allégresse.

Le tracé du parcours virtuellement établi, il y eut les innombrables réclamations, entrevues, palabres et démarches relatives à des modifications secondaires du circuit. Chaque village du canton tenait à se voir, sinon traversé, du moins frôlé par le tram. On alerta les parlementaires, les gens qui se targuaient de hautes relations, ceux qui passaient pour avoir du style et du cran. Admettre le parcours ainsi revu et corrigé, c'eût été faire de la voie une sorte de labyrinthe, un emmêlement dans lequel la locomotive eût couru le risque, en de certains points, de se retrouver le nez sur la lanterne rouge du fourgon de queue et de tourner en rond jusqu'à décision contraire d'un aiguilleur. Quand même, il faut reconnaître que l'on fit de son mieux pour satisfaire tout le monde et établir un plan ubiquitaire. Pour cela, il fallut, ici, une tranchée imprévue dont les terres servirent à élever un remblai un peu plus loin. Et le Coulèvrois se vit orné — honneur inespéré — d'une passerelle que l'on appela aussitôt « le pont » avec la même intonation que si l'ouvrage eût enjambé l'estuaire de la Gironde. Et cette fois, on présenta aux gens un plan définitif, immuable, stabilisé dans l'officiel. Le circuit zigzagant et méandreux évoquait assez bien celui qu'eût laissé sur une feuille de papier blanc une mouche sauvée d'un encier. Un gamin, féru de géographie, émit que ça rappelait aussi les contours du Limbourg. On le pria de se taire en lui faisant remarquer qu'il était beaucoup trop jeune pour se mêler des affaires des grands.

Et allez-y. Cette fois, les équipes crachèrent dans leurs mains et le premier coup de pioche fut l'occasion d'une cérémonie dont les vieux se souviendront encore à l'article de la mort.

* * *

La belle époque. Non seulement, plus un seul indigène n'eut le droit de se proclamer chômeur, mais il fallut appeler à la rescousse des équipes flamandaises qui s'amènèrent avec leurs pieds nus dans des sabots taillés en bachots, les bissacs bourrés de lard et de tabac à chiquer, leurs propres outils où se voyaient des bûches longues de deux pieds, leur sabir guttural et touchant. Chaque maison, ou à peu près, eut son pensionnaire. Et les filles devinrent d'une coquetterie si ostensible, il y eut des aventures, incidents et accidents si peu discrets, que les curés, débordés, durent bien en traiter du haut de la chaire, en modes variables selon le tempérament du censeur, le caractère des ouailles et les dimensions des faits, les uns procédant par allusions évangéliquement rougis-



santes, les autres donnant de la voix comme des adjudants déchainés. Au fond, leur colère, à tous ces braves curés, était un peu celle du service commandé, car mariages et baptêmes, en ce temps-là, se succédaient à une cadence aussi profitable au casuel que bousculante pour le trantran pastoral.

C'est à cette période qu'il faut remonter aussi pour situer l'origine des innombrables Verbruggen, Van Cutsem et autres Craenenbroeck qui firent souche dans tous les Cayauval du canton et s'y perpétuent en florissantes tribus. Tous les descendants, d'ailleurs, ont oublié depuis longtemps la langue de l'ancêtre et sont Wallons comme le carnaval de Binche, le Toré ou le Pont de Jambes. Il y a aussi, de-ci, de-là, quelques braves originaux qui, eux, s'appellent César Torloni ou Salvator Trompetta, comme leur grand-papa qui vint du Piémont pour faire sauter à la dynamite les roches du pays de Cayauval qu'entamait le tracé. Ceux-là ont l'œil et le poil noirs, un penchant à la superstition et la langue volubile. Ils sont accordéonistes remarquables et pédaleurs véloces. Et ces

noirauds-là, à présent, nous valent aussi des Wallons aussi authentiques que la couque de Dinant, le Doudou et le Bia bouquet.

... Il fallut trois longues années pour achever le travail, mais on peut dire qu'il était figolé. Le jour de l'inauguration fut une date historique. Il y eut des fanfares, des discours à tremolos, des banquets à crever les gilets et, pour finir, des bals à faucher les jambes. Le premier convoi avait fait un tour d'honneur. Neuves et pimpantes comme des joujoux du 6 décembre, machine et voitures étaient fleuries, et un faisceau de drapelets tricolores ornait le ventre de la motrice. Elle sifflait à chaque tournant sur un ton de triomphe et les gens trop émotifs en eurent les larmes aux yeux. L'écho de ce sifflet-là avait quelque chose de merveilleux comme le chant du progrès. Tout de suite, il devint familial, intime et s'intégra dans la symphonie pastorale et forestière du pays.

(Extrait de « Cayauval, gai village ». Aux éditions Vanderlinden, rue du Midi, Bruxelles).

Le transport des bois

dans nos Ardennes

Bien que notre Groupe Namur-Luxembourg exploite de nombreuses lignes d'autobus, les voies ferrées vicinales qui traversent les forêts ardennaises continuent à assurer des « transports-marchandises » dont l'ampleur est peu connue de la majorité de nos lecteurs.

En effet, les vastes sapinières du Luxembourg fournissent mensuellement à de nombreux charbonnages des tonnes de bois scié et de bois en grume.

Tous ces transports ont lieu en service mixte, les bois étant transbordés en gare S. N. C. B.

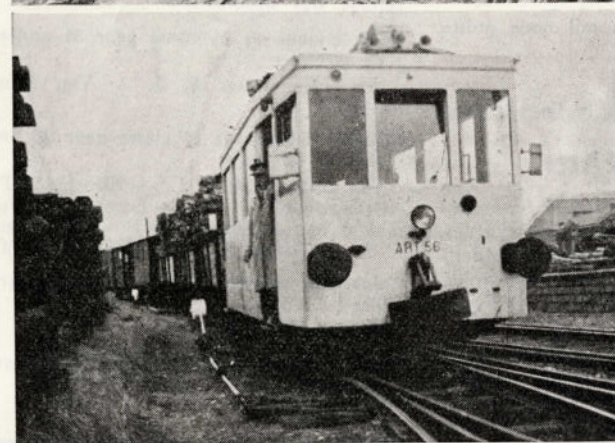
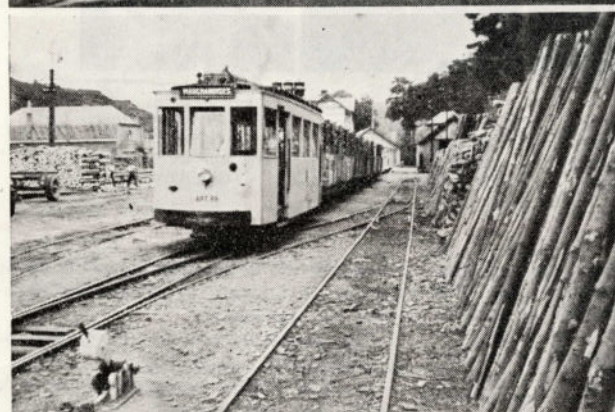
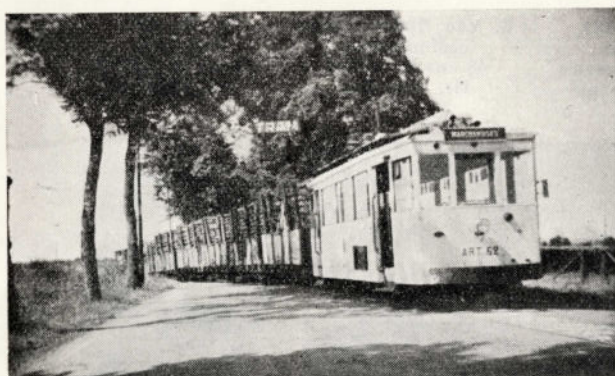
Pour les dix premiers mois de 1952, le Groupe Namur-Luxembourg a chargé, en **bois de chauffage** une moyenne de trente-cinq wagons par mois; en **bois de mine**, une moyenne de mille wagons par mois, à l'exception des mois de janvier et de février, mois de dur hiver où le gel et la neige empêchent la découpe du bois; en **bois de grume**, une moyenne de quatre cents à quatre cent cinquante wagons par mois, avec la même période de calme, en janvier-février. La concurrence routière, qui s'organise, se fait particulièrement sentir dans cette dernière catégorie.

Les lignes ferrées vicinales sur lesquelles s'opère le transport de bois sont :

- Marche—Bastogne—Libramont—Amberloup;
- Bastogne—Martelange—Arlon;
- Poix—Paliseul;
- Paliseul—Bonillon—Pussemange;
- Gedinne—Alle (principalement d'Orchimont à Gedinne);
- Bourcy—Houffalize;
- Comblain—Manhay—Melreux;
- Vielsalm—Lierneux (surtout la section de Lierneux à Regné).

Il convient encore de citer, dans la province du Hainaut, la ligne de Chimay—Covvin et dans la province de Namur, la ligne d'Olloy—Oignies, exploitées par le Groupe du Hainaut.

En 1950, nous avons transporté en bois de mine, un tonnage total de 135.255 tonnes et en 1951, 143.147 tonnes, ce qui représente un beau nombre de wagons.

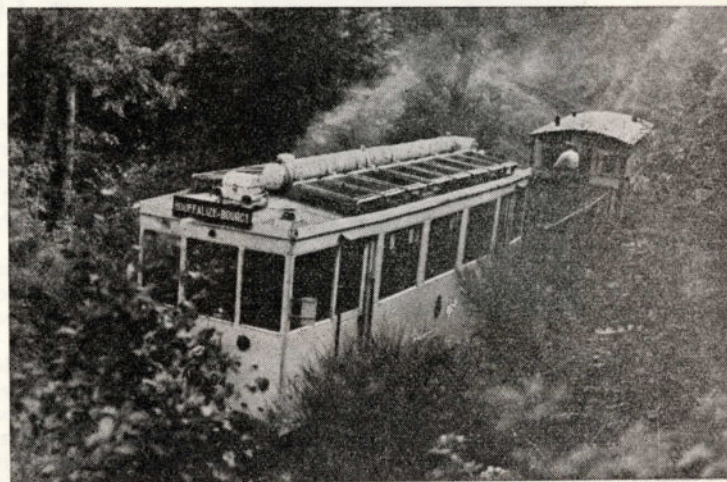


1 et 2. - Transport de bois sur la ligne Marche-Bastogne-Martelange. (Ph. Baisir.)

3. - L'A. R. T. 56 venant de Covvin, entre en gare de Chimay. (Ph. Dath.)

Photo à droite : Sur la ligne de Bourcy-Houffalize.

(Ph. Mativa.)



LES BELLES CARRIERES



P. Verlackt,
wattman,
45 ans de service.
Gr. Flandres.



A. Van Eeckhoudt,
piocheur,
46 ans de service.
Gr. Brabant.



D. Vergalle,
wattman,
47 ans de service.
Gr. Brabant.



E. Van Nieuwenhuyze,
chef-piocheur,
45 ans de service.
Gr. Flandres.



L. Pierquin,
receveur,
40 ans de service.
Gr. Hainaut.



A. Janssen,
piocheur,
40 ans de service.
Gr. Liège-Limbourg.



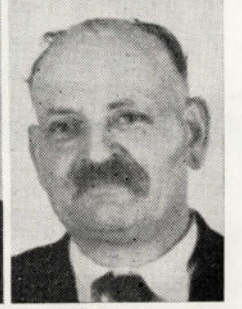
P. Heirwegh,
ouvrier qualifié,
46 ans de service.
Gr. Flandres.



A. Detaille,
chef de mouvem. 2^e cl.
41 ans de service.
Gr. Hainaut.



A. Grandville,
machiniste 1^{re} cl.
43 ans de service.
Gr. Liège-Limbourg.



F. De Beuckelaer,
ouvrier d'élite,
41 ans de service.
Gr. Anvers.

Près d'un demi-siècle au tram

Alphonse LEGRAND, mécanicien au dépôt de Casteau, vient de prendre une retraite méritée après 49 années et 3 mois de service.

C'est à l'âge de 16 ans qu'il est entré au service de la Société des Vicinaux Montois, le 14 août 1903, en qualité de

au dépôt de Mons-Bassin pour s'initier à la pratique de ces entretiens. De 1928 à 1936, les réparations se faisant uniquement à Eugies, Legrand reprit du service comme mécanicien au dépôt de Casteau. A partir de 1936, il s'occupa à nouveau de l'entretien des locomotives et autorails.

Un bon serviteur du rail nous quitte.

l'amélioration de la situation générale du Groupe de Louvain et rassura les assistants sur son avenir.

Ces paroles réconfortantes furent vigoureusement applaudies.

M. Van Lierde procéda ensuite à la remise des décorations.

Croix civique de 2^e classe pour 35 années de service :

Van Leemputten A. J. — Van Roosbroeck F. J.

Médaille civique de 2^e classe pour 35 années de service :

Van Oosterwijck P. L. — Stroobants P. — Debrier F. — Van de Looel L. — Verelst G. A. — Smeyers J. B. — Evrenont K. L. — Bamps J. L. — Machiels F. M.

Proposition spéciale pour 35 années de service :

Hombroecx J.-B.

Médaille civique de 2^e classe pour 25 années de service :

Van Hoogten J.

Médaille civique de 3^e classe pour 25 années de service :

Vanerieckinge J. — Moons E. A. — Van Hemelrijk F. — Bastiaens J. L. — L'Heureux E. — Vanderlinden E. H. — Vereth M. L. — Coeckaerts J. I. — Van Osmael M. J. — D'Heur L. — Jusgen E. — Bousman P. J. — Robeyns E. — Blockx P. M. — Wauters J.

Remise de décorations

A LOUVAIN

Le Groupe de Louvain a fêté ses décorés, le dimanche 30 novembre dernier.

Contrairement aux années précédentes, la cérémonie eut lieu l'après-midi, et les épouses des jubilaires y furent également invitées.

Après l'exécution de quelques morceaux par la fanfare de l'atelier de Kessel-Lo, M. Van Lierde, Ingénieur en Chef, et M. Verschaeve, Ingénieur principal, prirent place sur une petite scène qui avait été montée dans le hall de peinture.

M. Van Lierde prit alors la parole. Après avoir rappelé les dures conditions de travail des années de guerre, que tous les décorés avaient connues, il s'attacha à démontrer, chiffres à l'appui,



chauffeur au dépôt de Neufvilles. En 1905, il passa comme chauffeur au dépôt de Soignies, trois ans après il était nommé mécanicien au dépôt de Casteau.

Ayant de bonnes aptitudes pour l'entretien des locomotives, il fut transféré

Vicinale

Ce fut dès lors dans une atmosphère de gaieté, que l'on entendit successivement l'humoriste Tony Geys, la fanfare vicinale et M. Louis Smeyers, ajusteur, qui détailla, d'une très jolie voix, quelques extraits d'opérette; ce talent « maison » fut très apprécié par un nombreux public comprenant, outre les décorés, plusieurs pensionnés et des collègues en congé.

★

Remise de décorations A LIÈGE

Le 23 novembre 1952, à 11 heures, une cérémonie intime organisée en la « Maison des Agents », réunissait autour de M. Wilsens, Directeur, et de MM. Botton, Ingénieur en chef, et Henrard, Ingénieur, les agents du Groupe de Liège, désireux de congratuler leurs 42 chefs et collègues, cités à l'ordre du jour.

Après une partie récréative animée par le sympathique Armand Detilloux, par le « Bourvil Vicinal » Jean Dubois, par la chanteuse Céline Closset, accompagnée par deux talentueux accordéonistes et bien entendu, par l'excellent orchestre de la S.N.C.V., M. Wilsens prit la parole pour féliciter très cordiale-

ment les jubilaires, au nom de la S. N. C. V.

Il profita de cette occasion pour brosser un rapide tableau des changements apportés dans les cadres du personnel, au cours de cette dernière année et pour mettre l'accent sur les raisons économiques et sociales qui ont justifié les récentes mesures de restriction. A l'issue de cette brève allocution, M. Wilsens, aidé de M. Botton, remit à chacun sa décoration et porta un toast à la santé et à la prospérité des jubilaires.

POUR TRENTE-CINQ ANNEES DE SERVICE

A été décoré de la Croix civique de 1^{re} classe : Pirosson René, chef de service.

A été décoré de la Croix civique de 2^e classe : Dhuys Lucien, chef receveur.

Ont été décorés de la Médaille civique de 2^e classe : Ahn Paul, wattman — Paulus Clément, machiniste — Sente Paul, wattman.

POUR VINGT-CINQ ANNEES DE SERVICE

A été décoré de la Médaille civique de 1^{re} classe : Gérard Louis, contrôleur.

A été décoré de la Médaille civique de 2^e classe : Weignez Alphonse, brigadier.

Ont été décorés de la Médaille civique de 3^e classe : Binet H. — Hennecker A. — Bollinne A. — Herbillon L. — Bosmans F. — Houben G. — Braine M. — Jamar J. — Brepoels M. — Knaepen M. — Brunninx J. — Leburton J. — Bruno A. — Louis L. — Cornet L. — Maes Th. — Daniels A. — Maldaner F. — Mullender F. — Delmal J. — Depouhon F. — Plymiers P. — Dirix J. — Scholtz H. — Dohem E. — Son F. — Dumez A. — Steens G. — Dumont G. — Steens H. — Evans J. — Tibo L. — Groeven E. — Vanderhoeven J. — Vandeweyer L.

La journée du souvenir à Bruxelles

Dans la matinée du 11 novembre, M. Hoens, Directeur Général, est venu déposer personnellement une magnifique couronne au pied du Monument aux Morts érigé dans le hall d'entrée de l'hôtel de la Direction Générale.

Après s'être recueilli un instant, M. le Directeur Général assista à l'hommage rendu par les délégations des anciens combattants et le comité du cercle « Entre-Nous » des agents de l'Administration Centrale.

Avant de quitter le Mémorial pour aller assister aux cérémonies officielles, Monsieur Hoens s'entretint avec les délégués auxquels il narra la fin tragique de plusieurs agents des Flandres, qu'il avait connus, et dont il venait de revoir le nom sur la stèle.

Dans le courant de la journée, des parents de disparus, venus de province, ont également déposé des gerbes.

Les familles et amis de nos héros peuvent être assurés que le souvenir du sacrifice des êtres qui leur étaient chers, n'est pas tombé dans l'oubli.

A LA MEMOIRE DE GEORGES BONDROIT.



Agent du dépôt d'Anderlues,

Décédé le 29 août 1952 à l'âge de 29 ans, des suites d'un accident de travail. Il laisse une veuve, à qui nous présentons nos vives condoléances.

LES PROPOS DU



Contrôleur BOUDARD

B. — Dites-moi, Larcier, savez-vous que vous avez dix minutes de retard ?

L. — Je le sais, Chef ! Figurez-vous que nous avons eu une collision avec une « jeep »... de la gendarmerie !

B. — Diable ! Cela promet de belles plaidoiries !

L. — Le comble, c'est qu'ils ne voulaient pas faire reculer leur véhicule ! Heureusement, après avoir téléphoné à la brigade, tout s'est arrangé ! Il y avait du brouillard sur la route.

B. — Ah le brouillard ! Voilà le pire ennemi des cheminots et des tramwaymen. On ne saurait assez répéter que par temps de brouillard il faut redoubler de prudence. La sécurité de l'exploitation doit être la première préoccupation de chacun. Il vaut mieux encourir dix minutes de retard, mais être certain qu'on a bien vu le signal s'allumer, ainsi que les répétiteurs.

L. — Pour ça, j'ai un wattman très prudent, mais il faut aussi que les automobilistes soient « des hommes de bonne volonté ».

B. — Et nous aurons alors la paix sur la terre !

L. — Je vois que vous êtes pénétré de l'esprit de Noël.

B. — D'autant plus qu'ayant dû acheter un dictionnaire de synonymes pour mon fils, j'ai ouvert le bouquin et j'ai cherché instinctivement un mot que je connais bien.

L. — Transports ?

B. — Exactement, et devinez ce que j'ai trouvé comme synonyme. « Ravissement, qui implique toujours un état agréable pouvant aller jusqu'à la félicité » !

L. — Ça c'est pour nos voyageurs en P. C. C. !

B. — On avait ensuite : extase, implique une admiration qui va jusqu'à l'émerveillement !

L. — Cela a dû être l'état dans lequel se sont trouvés nos grands parents en montant dans le premier vapeur vicinal !

B. — Je doute que les voyageurs d'aujourd'hui, aux heures de pointe, aient la même appréciation des transports en commun. Et cependant, j'affirme qu'aux vicinaux ils ne peuvent pas se plaindre, d'autant plus que la plupart de nos voitures sont chauffées.

L. — Et ils chanteront avec Grétry : « Où peut-on être mieux... qu'en tram vicinal ! »

Chronique sociale

Allocations familiales aux orphelins.

DANS la Chronique Sociale du numéro 35 de « Nos Vicinaux » (novembre et décembre 1951), nous signalions qu'en cas de remariage ou d'établissement en ménage du conjoint survivant, les allocations familiales d'orphelin étaient supprimées et remplacées par des allocations normales, complétées toutefois par un supplément extra-légal.

Depuis le 1-7-1952, les taux de ce supplément ont été réduits dans la mesure indiquée ci-après :

Juillet 1952. — (Taux mensuels).

	Allocation normale	Supplément extra-légal	Total
1 ^{er} enfant	315	175	490
2 ^{me} enfant	315	175	490
3 ^{me} enfant	430	135	565
4 ^{me} enfant	525	95	620
5 ^{me} enfant	695	20	715

Août 1952. — (Taux mensuels).

	Allocation normale	Supplément extra-légal	Total
1 ^{er} enfant	315	127,50	442,50
2 ^{me} enfant	315	127,50	442,50
3 ^{me} enfant	430	97,50	527,50
4 ^{me} enfant	525	65,—	590,—
5 ^{me} enfant	695	7,50	702,50

Septembre à décembre 1952. — (Taux mensuels).

	Allocation normale	Supplément extra-légal	Total
1 ^{er} enfant	315	103,75	418,75
2 ^{me} enfant	315	103,75	418,75
3 ^{me} enfant	430	77,50	507,50
4 ^{me} enfant	525	50,—	575,—
5 ^{me} enfant	695	—	695,—

Les taux journaliers sont obtenus en divisant les taux mensuels par 25.

D'autre part, la suppression des allocations familiales d'orphelin dans les cas de remariage ou d'établissement en ménage, et le paiement des allocations ramenées au taux normal par la Caisse qui liquidait les allocations familiales d'orphelin, ont eu pour conséquence de causer un préjudice aux ménages comptant plus de deux enfants, orphelins et autres, devenus, de ce fait, bénéficiaires d'allocations familiales normales auprès de différentes Caisses de compensation ; en effet, le montant total des allocations familiales perçues peut être inférieur à celui qui serait attribué si tous les enfants émarquaient à la même Caisse de compensation.

Exemples :

1°) Un agent célibataire, divorcé ou veuf sans enfants, épouse une veuve ayant à sa charge deux enfants bénéficiaires d'allocations familiales d'orphelins ; un enfant naît de la nouvelle union.

Du fait du remariage de la veuve, le droit aux allocations d'orphelins est supprimé et les allocations familiales ordinaires sont allouées par la Caisse X., qui liquidait antérieurement les allocations familiales pour les orphelins.

D'autre part, la S. N. C. V. paiera, pour le compte de la Caisse Auxiliaire, les allocations familiales pour l'enfant issu du second mariage de la veuve.

La Caisse X paiera mensuellement :

- 315.— fr. (taux du 1^{er} enfant) ;
- 315.— fr. (taux du 2^{me} enfant).

630.— fr.

La S. N. C. V. paiera mensuellement, pour

autant que l'agent compte, au cours du mois considéré, 23 jours de prestations ou d'assimilation :

— 315.— fr. (taux du 1^{er} enfant),

soit un revenu total de $630 + 315 = 945.—$ fr.

Si le ménage percevait les allocations familiales d'une seule Caisse pour les trois enfants qu'il compte, une somme de $315 + 315 + 430 = 1.060$ fr. lui serait allouée ; il subit donc un préjudice mensuel de 115 fr.

2°) Un veuf, bénéficiaire d'allocations d'orphelins pour deux enfants auprès de la Caisse A, se remarie avec une veuve également bénéficiaire d'allocations d'orphelins pour deux enfants auprès de la Caisse B.

Du fait du remariage, le droit aux allocations d'orphelins est supprimé et les allocations familiales ordinaires sont allouées par les Caisses A et B à concurrence de deux enfants chacune.

La Caisse A paie mensuellement :

- 315.— fr. (taux du 1^{er} enfant) ;
- 315.— fr. (taux du 2^{me} enfant) ;

630.— fr.

La Caisse B paie mensuellement :

- 315.— fr. (taux du 1^{er} enfant) ;
- 315.— fr. (taux du 2^{me} enfant) ;

630.— fr.,

soit un revenu total de $1.260.—$ fr.

Si le ménage recevait les allocations familiales d'une seule Caisse pour les 4 enfants qu'il compte, une somme de $315 + 315 + 430 + 525 = 1.585.—$ fr. lui serait allouée ; il subit donc un préjudice mensuel de 325.— fr.

En vue de remédier à ces anomalies, un complément d'allocations familiales, dénommé « complément C. O. 404 », d'un montant égal au préjudice subi par le ménage, est accordé par la Caisse d'Allocations Familiales qui dessert l'employeur du travailleur.

En ce qui concerne les agents de la S.N.C.V., ce complément sera liquidé trimestriellement, en principe, à l'occasion du paiement des allocations familiales afférentes au premier mois suivant le trimestre civil.

Etant donné que, par suite de ces dispositions, la S. N. C. V. peut être amenée à payer un complément C. O. 404, alors qu'elle ne liquide aucune allocation familiale (voir exemple 2), il est de l'intérêt des agents qui se trouvent dans les situations reprises à la présente chronique, de signaler leur cas à leur bureau d'attache.

Il y a lieu de noter que lorsque le travailleur ne compte pas au cours d'un mois le nombre de jours de travail ou d'assimilation qui lui donne droit au taux forfaitaire mensuel des allocations familiales, le complément C. O. 404 est calculé en supposant que la ou les Caisse (s) qui paie (nt) les allocations familiales aux orphelins ne les ont octroyées, pour ce mois, qu'à concurrence du nombre de jours prestés par le travailleur.

Ces dispositions ne tiennent aucun compte pour le calcul du préjudice subi, du supplément extra-légal octroyé provisoirement aux orphelins dont l'auteur survivant s'est remarié ou établi en ménage ; cependant, les Caisses qui desservent ces orphelins doivent s'assurer, avant d'octroyer les suppléments provisoires, que les orphelins ne bénéficient pas, grâce à ces suppléments, de revenus supérieurs à ceux dont ils jouissaient au mois de mars 1951. Le cas échéant, elles réduisent les suppléments provisoires à due concurrence.

Essai d'un chemin de fer monorail en Allemagne

Sur le terrain d'essai de la « Verkehrsbahn - Studiengesellschaft » dans le Fühlinger Heide, situé à environ dix kilomètres au Nord de Cologne ont eu lieu, le 8 octobre dernier, la présentation et les premiers essais officiels d'un chemin de fer monorail. Ce train de forme étrange est appelé en Allemagne,

cependant impropre, car en réalité les châssis des véhicules comportent cinq points d'adhérence : un pour le roulement des véhicules et quatre placés sur le côté servant de guidage.

Les véhicules sont propulsés par des moteurs électriques. Le courant, d'une tension de 6.000 volts, est fourni par

fois plus grand) et se compose de trois éléments ayant des formes aérodynamiques, étudiées suivant le même principe que les avions modernes.

Les systèmes de roulement et de freinage du châssis sont montés dans une sorte de traineau, sur lequel repose la caisse des wagons.

Chaque élément comprend la carrosserie (C) et deux chariots ou bogies, un chariot porteur (D) et un chariot oscillant (E).

Le petit cliché en coupe montre clairement la position prise par le chariot oscillant dans un devers de la voie.

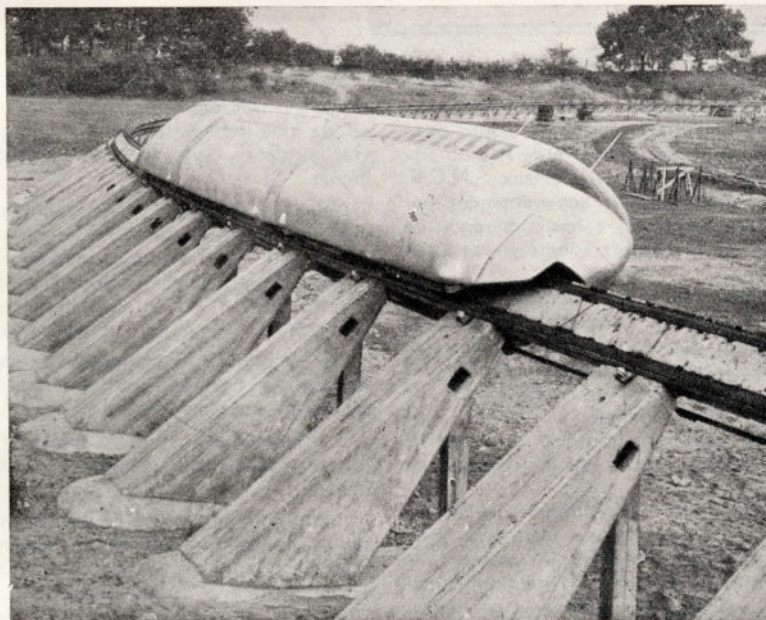
Lors des essais, devant quelque trois cents invités, le train a roulé, tant sur les lignes droites que dans les courbes ayant un devers de 45°, à la vitesse d'environ 145 km. à l'heure.

Ce train était commandé à distance d'une tour de contrôle dans laquelle il était possible de le faire démarrer, de lui donner la vitesse voulue et de le stopper.

D'après les essais effectués, les ingénieurs pensent qu'une réalisation à grande échelle pourra permettre d'emporter deux cents voyageurs à une vitesse d'environ 300 km. à l'heure.

Ce moyen de transport n'est pas né par hasard, mais il est le résultat logique de recherches, d'études et de travaux menés par des spécialistes, des hommes de science et des techniciens.

Dans une interview accordée par le Dr Wenner au reporter de la revue américaine « Mass Transportation » le financier suédois fit remarquer : « qu'au point de vue de l'organisation, le problème de la production avait considérablement distancé celui de la distribution des marchandises et qu'en conséquence les frais de distribution constituent le facteur principal de la partie encore compressible du prix de revient des produits de consommation et industriels. Aussi, conclut-il, si nous construisons un système de transport plus rapide, plus solide et meilleur marché, nous parvien-



la « Alweg Hochbahn » d'après les initiales du nom du financier et philanthrope suédois, le docteur Axel Lennart Wenner Gren. Celui-ci a déjà consacré jusqu'ici, plus de 120 millions de francs belges pour réaliser le projet de deux ingénieurs allemands, le docteur Joseph Hinsken et Georges Holzer, ingénieur de la « Deutsche Bundesbahn ».

Lors de la présentation à la presse et des premiers essais officiels, le docteur Wener, commença son discours en ces termes : « Vous allez assister à la démonstration d'un nouveau moyen de transport « le Alweg Hochbahn » qui apportera dans le transport massif des voyageurs et des marchandises une plus grande rapidité, une sécurité et une rentabilité accrues ».

C'est après des études faites l'an passé, que le financier suédois s'est décidé à faire construire des pistes et un train expérimental à échelle réduite.

La ligne d'essai située sur un terrain de 90 H. à la forme d'un ovale et a une longueur de 1.700 m. Le terme « monorail » que nous avons utilisé est

deux rails de contact qui longent une chaîne de poutres en ciment formant la voie, ou plutôt le « chemin de roulement », d'une surface de 30 cm de large.

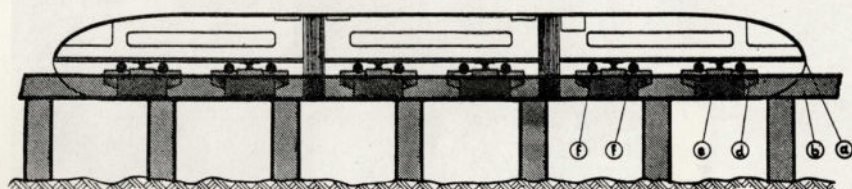
Ces poutres, placées de bout en bout, sont supportées par des pylônes de béton creux qui s'élèvent, pour la voie d'essai, jusqu'à 3 m. 50 du sol suivant les dénivellations du terrain (voir photo).

On se rend compte que ce procédé diminue considérablement les frais de premier établissement et d'entretien des voies du type classique.

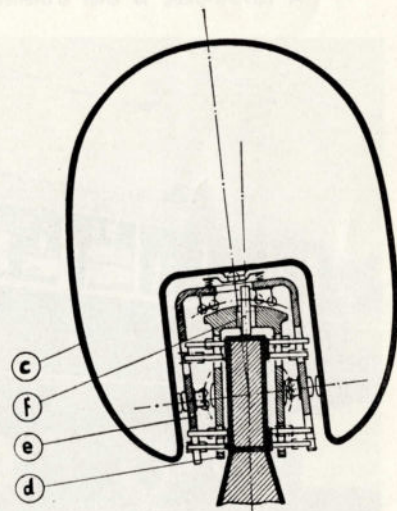
On sait que tout véhicule circulant à grande vitesse, est freiné par le frottement de l'air ambiant, c'est pourquoi il est apparu nécessaire de donner aux voitures : une forme aérodynamique.

D'ailleurs une des raisons pour lesquelles le système Alweg est construit au-dessus du niveau du sol, est de supprimer les effets perturbateurs des couches d'air inférieures.

Le train d'essai a une longueur de 18 m. (le train véritable serait quatre



a) le train ; b) chemin de roulement ; c) carrosserie ; d) chariot porteur ; e) chariot oscillant ; f) roues de support.



Possibilités d'oscillation du châssis.

drons à obtenir une diminution sensible du prix des marchandises. »

La construction de ce train, et même celle du chemin de roulement, a été étudiée pour être faite en série.

Il paraît que des plans seraient préparés pour la création d'une ligne

monorail au Congo Belge et dans certaines régions d'Europe.

C'est assurément la première fois que les essais, couronnés de succès, d'un chemin de fer de conception révolutionnaire ont pu bénéficier de moyens financiers considérables.

Connaissant l'opiniâtreté et la compétence technique de nos voisins d'outre-Rhin, nous ne tarderons pas longtemps à connaître les possibilités d'avenir de ce nouveau moyen de transport.

★

Le transport par route du matériel ferré

Si l'on consulte une carte du réseau vicinal des années 1890-1900, on constate que la plupart des lignes vicinales de l'époque, véritables affluents du grand chemin de fer, étaient complètement isolées les unes des autres.

Plus tard, des lignes nouvelles se sont soudées aux anciennes, créant de petits réseaux régionaux qui facilitaient les échanges de matériel roulant et le transport de celui-ci vers les ateliers de réparation.

La centralisation de ceux-ci, réalisée il y a quelque 20 ans, remit en question l'entretien du matériel roulant desservant des lignes isolées comme Vielsalm - Lierneux, Chimay - Couvin, Dinant - Florennes, etc...

De ce qui précède, on peut conclure que le problème du transport, vers les centres d'entretien, du matériel ferré des lignes vicinales isolées, s'est posé de tout temps.

Pour éviter des déplacements multiples, on en est arrivé à conserver sur ces lignes un trop grand nombre de véhicules de réserve.

Or, depuis la remise en application du programme de suppression des lignes ferrées non rentables, le nombre de tronçons isolés n'a fait qu'augmenter et le problème de l'acheminement de leur matériel ferré vers les centres d'entretien, se pose avec plus d'acuité que jamais.

On sait que l'on procède généralement par transbordement sur grand che-

min de fer, avec toutes les difficultés que cette opération comporte. Non seulement l'arrimage doit être assuré avec beaucoup de soin, mais le délai d'obtention de wagons plats spéciaux S.N.C.B. et la durée de leur acheminement par les gares de triage, a toujours rendu ce genre de transport onéreux et peu rapide.

Comme ces derniers temps le démontage de certains tronçons non rentables de lignes ferrées a dû être envisagé, nos dirigeants ont hésité à prendre des décisions jugées indispensables, de crainte d'être obligés à recourir, une fois de plus, au transport du matériel ferré vicinal par grand chemin de fer.

Ainsi, l'intérêt à maintenir une liaison entre certaines lignes vicinales, pour faciliter l'acheminement du matériel en réparation, engagea la Direction Générale à retarder la substitution de l'autobus sur des lignes ferrées déficitaires.

Le Groupe de Liège-Limbourg se trouvant notamment devant le problème du transport vers les ateliers de réparation du matériel autorail de la ligne Tongres-Maaseik, s'est attaché à trouver un procédé à la fois simple, rapide et pas trop coûteux.

Ce fut un peu l'œuf de Colomb. Puisque l'expédition, par voie ferrée, du matériel de traction présentait des inconvénients, il fallait essayer de le transporter nous-mêmes... par la route, dans un temps minimum.

Pour ce faire, on transforma le châssis d'un tracteur automobile et on y ajouta une remorque, de façon à pouvoir y placer, sur rails, un véhicule à bogies.

Avec la cabine en porte-à-faux, le véhicule transporteur a une longueur de 17 m. 50. Le tracteur proprement dit mesure 9 m. 38 et possède 4 essieux; l'essieu moteur est à roues jumelées et la direction fonctionne sur trois essieux.

Sur la photo, on distingue nettement derrière la cabine du conducteur, les rails sur lesquels reposent l'autorail.

Le tracteur est utilisé au transport des wagons, autorails et motrices à deux essieux.

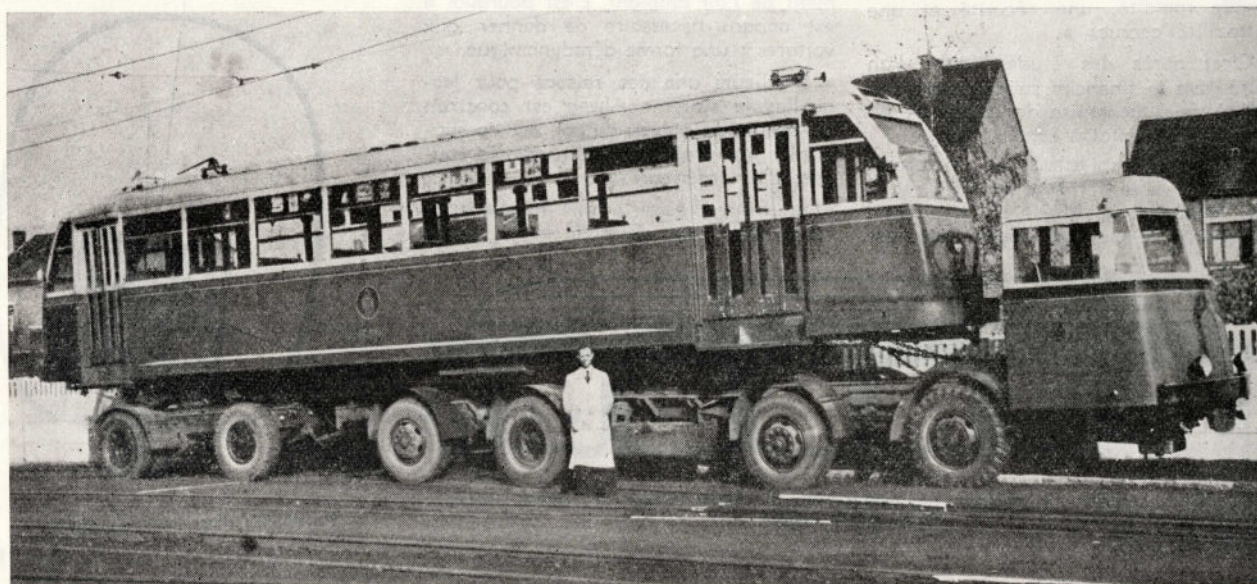
Lorsqu'il s'agit de véhiculer du matériel à bogies, on adjoint la remorque, dont les deux essieux sont ceux d'un ancien autobus « double-deck ».

Jusqu'à présent, ce tracteur a déjà effectué également le transport de motrices électriques de la ligne de Spa-Verviers vers Liège, et le transfert de motrices électriques d'un groupe à l'autre, en les véhiculant de Trognée à Waremme.

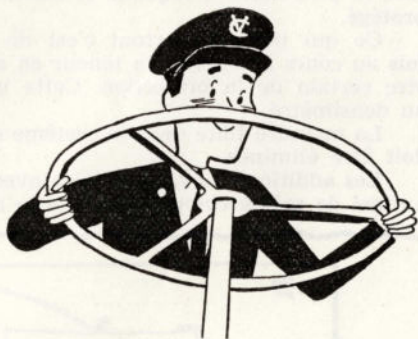
L'emploi de ce nouveau moyen de locomotion pourra être étendu aux autres Groupes, qui bénéficieront de l'expérience acquise par le Groupe de Liège-Limbourg. Un obstacle au démontage de certaines lignes non rentables aura ainsi disparu.

La photo ci-dessous représente le tracteur L. 23, attelé de sa remorque, prêt à quitter l'atelier de Hasselt, pour ramener au dépôt de Maaseik, après réparation, un autorail à bogies de 19 T. de la ligne Tongres-Maaseik.

A l'avant-plan, le chef d'atelier M. Smets.



Les Trucs du Métier



Et voici l'hiver

C'E n'est pas sans appréhension que nos conducteurs et receveurs d'autobus et d'autorails ainsi que le personnel d'entretien des dépôts et garages ont vu arriver les premiers froids.

Que nous réserve encore, sur la route et sur la voie, cet hiver si précoce ?

On connaît la rengaine : arrivée au dépôt bien avant l'aube, pour prendre le départ : il pleut, il neige, il y a du verglas, un petit vent glacé transperce vos vêtements.

On aime bien son métier, mais que de difficultés ne va-t-on pas rencontrer avec des moteurs froids qui ne veulent pas démarrer, des batteries trop vite épuisées, des freins qui ne prennent pas ou qui prennent trop fort ; avec des pneus qui glissent sur la route et ne s'accrochent pas à la boue, au verglas ou à la neige durcie.

Pendant le service, on aura peut-être froid, le pare-brise va se couvrir de buée, on aura de la peine à distinguer la route devant soi. Les essuie-glaces, comme par hasard, s'arrêteront de fonctionner en pleine bourrasque de neige ; les voyageurs apporteront dans le véhicule, en plus du froid et de l'humidité, de la boue et de la neige.

Il n'est certes pas agréable de passer de longues heures dans un autorail ou un autobus, à patauger dans l'eau et la boue pour servir les voyageurs. Et pourtant, il y a des remèdes à tous ces maux, et le travail dans un autobus peut devenir presque confortable avec un peu de soins et un peu de précautions.

LES BATTERIES

Pour « démarrer » facilement un moteur après une nuit de stationnement à l'extérieur ou dans un dépôt ouvert à tous vents, il faut une batterie en ordre et un moteur bien réglé.

Par grand froid, la batterie est mise durement à contribution. Malgré un réglage correct de la charge (nous avons dit dans un article précédent que lorsque tous les consommateurs de courant fonctionnent, il faut normalement encore pouvoir disposer d'un courant de charge de 2 à 3 ampères), la batterie se trouve, lors du démarrage à froid du moteur, dans les plus mauvaises conditions.

Depuis le début de l'obscurité, elle n'a plus reçu d'alimentation notable en courant et pour peu qu'on doive s'y reprendre à deux fois pour « démarrer » un moteur réticent, la batterie sera vite à plat.

Alors, lorsque tôt le matin vous vous installez au volant et que le moteur ne veut pas démarrer, de grâce, n'insistez pas plus d'une minute sur le bouton ou la tirette du démarreur. Vous éviterez ainsi l'échauffement du démarreur et l'épuisement de la batterie.

Attendez une minute avant de reprendre vos essais ; le démarreur aura le temps de refroidir et la batterie, de se régénérer.

Ne serait-il pas prudent, pour « démarrer » des moteurs dont la réputation est d'être réticents, d'avoir sous la main une batterie bien chargée ?

Cette batterie auxiliaire connectée à la batterie du véhicule, doublera la capacité disponible et évitera l'épuisement. Elle pourra être montée sur « un petit chariot et se déplacer facilement auprès des véhicules à démarrer ».

Au risque de nous répéter, insistons encore une fois sur les conditions d'un bon entretien des batteries :

- 1) Vérifier le niveau de l'électrolyte (pas trop pour éviter les projections) ;
- 2) Nettoyer les bornes et éliminer les sels grimpants (nos batteries sont actuellement munies de rondelles anti-acide).
- 3) enlever la poussière et la boue accumulées au-dessus des couvercles et les maintenir propres et secs.
- 4) à tour de rôle, donner une charge d'appoint, pendant toute une nuit, aux batteries.
- 5) Vérifier la fixation et le calage des batteries.

En suivant rigoureusement ces instructions nous aurons éliminé bien des causes d'ennuis et épargné bien des avaries à ceux de nos camarades, qui les premiers, prennent leur service le matin.

D'ailleurs plusieurs autobus sont actuellement munis de chaufferettes électriques permettant de maintenir tiède, en dehors des heures de service, l'eau de refroidissement des moteurs.

Il est souhaitable que ce système puisse se généraliser pour les véhicules, tant autobus qu'autorails, exposés à un froid intense pendant la nuit.

Voilà le travail de la batterie déjà bien soulagé, l'éclairage intérieur et extérieur de nos véhicules, n'en sera que meilleur.

LE FREINAGE ET LES PNEUS

Le sol détrempe et boueux, les routes glissantes sont pain quotidien en hiver et pourtant il faut rouler sans aller au fossé !

Redoublons de prudence lorsque nous freinons, de façon à ne pas amorcer la glissade.

Attention au réglage des freins, les mécaniciens du service d'entretien seront avertis directement quand un autobus, « tire » d'un côté en freinant, ils remédieront tout de suite à la situation.

Les réservoirs des freins à air seront purgés avec soin et dès qu'il y aura danger de gelée les alcoolisateurs seront pourvus d'alcool de façon à empêcher le blocage d'une soupape ou d'un distributeur par une goutte d'eau gelée. Les pneus dont les dessins sont en passe de disparaître doivent être remplacés. Ils peuvent éventuellement être réutilisés dans la saison estivale ou montés avec des chaînes.

Un de nos dépôts qui applique ce système, obtient un kilométrage record avec ses pneus.

De toute façon, avec de bons dessins aux surfaces de roulement des pneus et des freins bien réglés, on a beaucoup plus de chance de se tirer d'une situation périlleuse sur une route glissante.

Un accident en moins, voilà qui peut compter également dans le « budget pneus » !

LA PROTECTION CONTRE LE FROID

La protection contre le froid intéresse au plus haut point le personnel roulant, ainsi que nos voyageurs (car tout de même, aux Vicinaux, nous ne perdons jamais de vue que nous transportons des personnes dans nos véhicules !) Aussi, de même que dans nos motrices électriques, des chaufferettes ont été montées dans la plupart de nos autobus. Encore faut-il qu'il y ait de l'eau chaude dans le circuit de refroidissement du moteur, sans quoi c'est de l'air froid qui souffle !

Le thermomètre qui a servi en été, à vérifier si le moteur n'était pas trop chaud, nous servira, en hiver, à apprécier s'il n'est pas trop froid et si le thermostat fonctionne normalement. La température optimale de fonctionnement d'un moteur à essence ou d'un moteur Diesel est de 80° C à 85° C.

Sur certains autobus, des volets ont été prévus pour

diminuer la surface du radiateur, compléter le réglage du thermostat et permettre ainsi à l'eau de refroidissement d'atteindre la température de 80° C. La chaufferette peut, dans ces conditions pulser de l'air chaud à l'intérieur du véhicule à la plus grande satisfaction du personnel et des voyageurs.

Dans les autorails, les radiateurs peuvent être partiellement couverts, les radiateurs en surnombre en hiver, sont souvent enlevés (économie d'antigel).

Une tôle ou un simple carton cachant la moitié du radiateur joue souvent un rôle efficace pour relever la température de fonctionnement d'un moteur.

Il existe donc plusieurs moyens **simples** pour amener la chaufferette à chauffer efficacement un autobus ; il convient cependant de surveiller fréquemment le thermomètre et ne pas laisser monter la température au-dessus de 85° C.

Le chauffage d'un autobus n'est pas une simple question de confort, c'est une question de sécurité de circulation. L'air chaud, venant de la chaufferette et dirigé sur les pare-brises, empêche la formation de buée. Le conducteur conserve ainsi une vision nette de la route.

Lorsque le chauffage est bien conditionné, le pare-brise et les premières glaces des larges pans sont exempts de buée, même par les froids les plus rigoureux.

Cette chaleur judicieusement distribuée ne coûte rien en combustible. Elle crée, dans le véhicule, une atmosphère de confort qui n'est certes pas négligeable.

L'ultime protection contre le froid, et peut-être la plus importante, est l'addition d'antigel dans l'eau de refroidissement des moteurs.

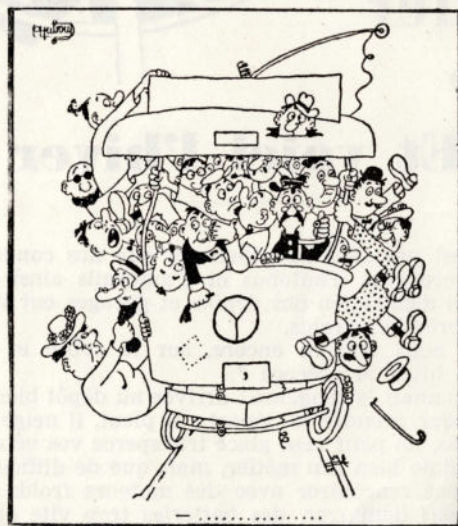
Dès avant les premières gelées, il faut que les moteurs soient protégés. La quantité d'antigel à mélanger à l'eau de refroidissement dépend de la classe et de la qualité du produit antigel utilisé et de la tempéra-

ture la plus basse à laquelle le moteur doit encore être protégé.

Ce qui importe surtout c'est de vérifier plusieurs fois au cours de l'hiver, la teneur en antigel, de façon à être certain de la protection. Cette vérification se fait au densimètre.

La moindre fuite dans le système de refroidissement doit être éliminée.

Les additions doivent se faire avec un mélange eau-antigel de même composition que le mélange initial.



Nul doute que le célèbre dessinateur Dubout est un partisan de l'autobus !

La saison betteravière 1952

DE la création de la S. N. C. V. à la fin de la dernière guerre, la saison betteravière se déroulait, chaque année, suivant le même processus ; à côté des cultivateurs dont les chariots pouvaient atteindre eux-mêmes les sucreries, il n'y avait pratiquement que deux transporteurs en présence : le grand chemin de fer et le vicinal.

Quelques semaines avant le début de la campagne, nos chefs de mouvement étaient à même d'établir une évaluation précise des besoins en wagons de chaque ligne ; ces chiffres ne différaient de ceux de l'année précédente que lorsque la récolte s'annonçait meilleure ou moins bonne.

Mais la modernisation de l'équipement des sucreries, particulièrement poussée en ces dernières années, en permettant une augmentation sensible de la quantité de betteraves traitée journalièrement, exige un approvisionnement quotidien plus régulier et surtout plus important qu'en 1900 et même qu'en 1940.

Pour satisfaire à ce besoin nouveau, plusieurs sucreries ont jugé profitable d'assurer elles-mêmes, par camions automobiles, une partie de leur approvisionnement, tandis que la S. N. C. V. mettait en service des auto-tracteurs rapides et que des

transporteurs privés faisaient directement des offres de service aux producteurs.

Ces changements dans les conditions générales de transport ont entraîné pour les Vicinaux des efforts et des à-coups si variés et si inattendus, que les prévisions les mieux étudiées se sont révélées parfois erronées à tel point qu'il n'est plus guère possible actuellement de dresser un plan de transport en se basant sur les statistiques de la saison précédente.

Il y a quatre ans déjà, dans le numéro 16, nous avons exposé les caractéristiques de cette branche très spéciale de notre activité qui occupe, à chaque saison, un effectif important.

Il nous est apparu que le moment était venu de faire le point.

LA BETTERAVE.

La betterave se plante au mois d'avril, parfois même en fin mars ; au début d'octobre, commence la récolte, laquelle comprend cinq opérations :

L'arrachage proprement dit, dont le but est de sortir de terre la racine de la betterave ;

le décolletage qui sépare la racine des feuilles,

le chargement des racines sur véhicules,

le transport des racines du champ à l'usine,

le ramassage des feuilles pour la nourriture des animaux.

Ces opérations sont des travaux pénibles, effectués en mauvaise saison et généralement par temps de pluie.

Suivons ensemble un de ces chariots de ferme, tiré le plus souvent par un tracteur au mazout qui a remplacé les solides perchons, bien que l'on rencontre encore fréquemment, dans nos régions des attelages... de bœufs !

Ces chariots se dirigent, soit vers une station vicinale ou une gare S. N. C. B. pour être chargés, soit directement vers une râperie où le jus extrait sera envoyé par une pipeline vers une sucrerie ; mais le paysan peut encore livrer soit à une sucrerie où l'on ne fait que du sucre brut, soit à une raffinerie où, après avoir obtenu du sucre brut on en fera du sucre pur, blanc, découpé en morceaux ou démolé en pain.

LIVRAISON PAR VICINAL.

Lorsque le paysan arrive à une station vicinale pourvue d'une bascule, il y trouve le « basculeur » et le « tareur ».

Ce sont des délégués de la sucrerie, qui ne font ce métier que deux mois par an. Devant le premier, le véhicule est pesé, puis vidé de son chargement sur le wagon, puis repesé à vide. On obtient ainsi le poids brut des betteraves, qui détermine le prix du transport. Il est fréquent que sur une ligne vicinale il n'y ait qu'une seule station disposant de bascule ; certaines lignes n'en possèdent même pas. Dans ce cas, la lettre de voiture porte la mention « pesage à faire » ; cette opération a lieu à l'usine. On calcule ensuite la « tare » représentée par le poids de la terre, des radicelles et adhérences. Dans ce but, le délégué prélève un échantillon de 25 kilos de betteraves environ, on les nettoie complètement et on les pèse à nouveau, la différence de poids est multipliée par 4 pour établir la tare.

Il arrive parfois que le teneur qui a l'habitude, travaille à vue, et sa décision est le plus souvent acceptée par le paysan. Il s'agira ensuite de calculer la densité ou « richesse en sucre » du chargement ; c'est une opération importante, faite au laboratoire de l'usine, car les cultivateurs sont payés sur la base d'une certaine densité ; pour les densités dépassant le taux fixé, le prix de la tonne de betteraves augmente proportionnellement suivant les dixièmes au-dessus, le prix de base étant fixé par le ministère de l'Agriculture.

Cette densité varie en fonction de plusieurs éléments, notamment les conditions climatologiques de l'été ou du genre de graines semées. En moyenne, une tonne de betteraves donne 13 pour cent de son poids en sucre.

Après livraison, le cultivateur a le droit de récupérer la pulpe dans la proportion de 50 pour cent du poids des betteraves fournie par lui.

LA CONCURRENCE DU CAMION.

Les statistiques du tonnage transporté des betteraves et pulpes, durant ces dernières années, ont montré assurément une tendance à la stabilisation.

Année 1946 : 670.540 T. transp.

1947 : 370.535 » »

1948 : 529.974 » »

1949 : 685.921 » »

1950 : 894.932 » »

1951 : 573.205 » »

Cependant, depuis deux ou trois ans, quelques usines possèdent leurs propres camions qui vont chercher les récoltes sur le bord du champ du cultivateur ; mais ce sont surtout les transporteurs privés qui nous font la plus grande concurrence ; c'est ainsi que certains camionneurs (pour s'attacher la clientèle paysanne) auraient offerts de ramener gratuitement les pulpes jusque dans les silos des paysans.

Or, malgré les avantages apparents du camion, on a constaté de-

puis peu un revirement de l'opinion des cultivateurs en faveur du vicinal, tout au moins dans certaines parties du pays. **Malheureusement, le transport des marchandises n'est pas toujours suffisamment intensif, surtout lorsqu'il n'existe que durant la saison betteravière et que tous les producteurs ne réservent pas leurs transports au rail. En effet, les recettes accusées restent insuffisantes pour équilibrer les dépenses des frais d'entretien et du renouvellement de la voie ferrée.**

Ainsi se pose actuellement avec acuité le problème du maintien ou de la suppression de certaines lignes vicinales de campagne.

C'est pourquoi les agriculteurs comme les industriels ne devraient pas perdre de vue qu'il est de leur intérêt d'acheminer par rail le plus grand tonnage possible de leur production.

LES EFFETS D'UNE BONNE RECOLTE.

Une chute importante de tonnage vicinal aurait dû se marquer cette année, dans la région de Jodoigne



où la sucrerie du Grand-Pont, à Hoegaarden a fait démonter son raccordement et a vendu ou démolit près de 250 wagons de type vicinal qui lui appartenaient.

Or, le tonnage vicinal effectué en 1952 à destination de la Raffinerie Tirlémontoise, sera de loin supérieur à celui de l'an dernier, la récolte étant considérée comme très bonne. De même, dans le Groupe de Namur nous avons transporté, en octobre, 1.518 wagons de betteraves de plus que l'an dernier.

On peut donc constater que malgré la concurrence du camion, on assiste à une recrudescence du trafic et l'on ne peut que s'en réjouir car la concentration des transports

par rail est favorable à l'évolution du transport des betteraves par vicinal.

LES CENTRES DE TRANSFORMATION DE BETTERAVES DANS NOS GROUPES.

Groupe de Bruxelles :

— Sucrerie Naveau à Bierges, sur la ligne Braine-l'Alleud - Wavre ;

— Usine de Genappe (par transbordement).

Groupe de Louvain :

— Raffinerie Tirlémontoise, la plus importante ;

— Gembloux (section Sart-Risbart - Gembloux) ;

— Chassart (section Chastre - Mellet).

Groupe de Namur :

— Les râperies d'Eghezée, d'Hannêche et Moha (section de Burdinne - Bierwart - Statte).

— La sucrerie d'Embresin (section Meeffe - Hannut).

— La sucrerie de Wanze (même section) dont l'outillage est des plus modernes.

— La sucrerie de Trognée (section Hannut - Trognée).

La gare vicinale d'Onoz, par transbordement, livre aux sucreries de Chassart - Sombrefe - Gembloux.

Les dépôts de Boneffe et Ramillies transportent des wagons-Etat jusqu'à Noville - Tavier (gare d'échange) pour le Grand-Pont.

Groupe de Liège-Limbourg :

— Les sucreries de Liers (section Riemst - Bassenge - Liers) et Oreye (section Liège - Saint-Trond) sont les plus importantes.

Nous livrons aussi aux râperies et sucreries situées à Crisnée, Rosoux, Trognée, Fexhe-le-Haut-Clocher, St-Trond (sucrerie Mellaerts), Viemme - Hellogne-sur-Geer - Marlinne, Waremmé.

Nous livrons à Tongres, avec transbordement, pour Tirlémont.

Groupe du Hainaut :

— Quévy,

— Brugelette par transbordement à Neufville.

— Grandglise (section St-Ghislain - Quevaucamps).

— Dans le « centre » : Bray et Péronnes (section Binche - La Louvière). (Transport de nuit).

— Frasnes (ligne de Tournai-Ath).

— Warcoing (ligne de Tournai - Pecq).

Groupe des Flandres :

— Furnes.

— Moerbeke - Waas (par transbordement) ;

— Warcoing (pour la région de Mouscron) ;

— Les régions d'Ypres - Geluwe - Menin livrent aussi à Tirlémont par transbordement.

Groupe d'Anvers :

— Berendrecht (ligne d'Anvers - Zandvliet).



Au temps des premiers tramways

A l'époque de l'essor des tramways en Amérique, le présomptueux propriétaire de l'exploitation des tramways d'une petite ville de province vint un jour visiter la ville de Cleveland et décida de profiter de son appartenance à l'industrie du transport, pour parler métier avec le Directeur des Tramways de cette ville, et, peut-être, se faire offrir à déjeuner. Aussi, fit-il une visite-surprise, peu avant midi. « Vous et moi, avons un tas de choses

en
Amé-
rique

à nous dire », s'écria jovialement le provincial, « Il y a quelques questions que je voudrais vous poser et, peut-être, puis-je moi-même vous apprendre une chose ou l'autre au sujet de l'exploitation des tramways ».

Après cela, il commença à débiter une longue série de questions, la plupart élémentaires en matière de tramways et il y répondit lui-même avant que le Directeur de Cleveland n'ait pu prendre la parole. Sa victime réussit à l'écouter aimablement, jusqu'au moment où le visiteur dit : « Je parie que vous êtes dans un terrible pétrin chaque fois qu'il neige abondamment. Que feriez-vous, dans ma ville, s'il se mettait à neiger ? ». Gravement, le directeur de Cleveland demanda combien de kilomètres de voies il avait à exploiter.

— « Trois », fut la réponse.

— « Si nous avions si peu de voies », répondit le directeur de Cleveland, « Ce serait tout simple, je les ferais démonter et mettre au dépôt pendant l'hiver ». (Saturday Evening Post).

HUMOUR



... et voici pour finir un gâteau de Noël : battez une demi-douzaine d'œufs... ceci fait, oh, excusez-moi notre émission est terminée.

Notre Recette Illustrée

★ Christmas Plum-Pudding... Express



INGRÉDIENTS
500 GRAMMES DE FARINE
375 GR. DE GRAISSE DE BOEUF
250 GR. DE RAISINS SULTANE
250 GR. RAISINS DE CORINTHE
250 GR. ÉCORCES CONFITES
250 GR. DE CASSONADE
UNE TASSE A CAFÉ DE MÉLASSE
UN VERRE D'EAU-DE-VIE
10 GR. DE SEL



HACHEZ TRÈS FINEMENT LA GRAISSE ; METTEZ-LA AVEC LA FARINE DANS UNE TERRINE ; AJOUTEZ-Y LES RAISINS, LES ÉCORCES COUPÉES EN PETITS MORCEAUX, LA CASSONADE, LA MÉLASSE, LE SEL ET L'EAU-DE-VIE ; DÉLAYEZ LE TOUT AVEC DE L'EAU QUE VOUS AJOUTEREZ PEU A PEU ; IL FAUT QUE LA PÂTE SOIT TRÈS ÉPAISSE ET QUE L'ON AIT QUELQUE PEINE A LA TRAVAILLER AVEC LA CUILLER DE BOIS. ON PEUT SANS INCONVÉNIENT LA PRÉPARER LA VEILLE DU JOUR OU L'ON EN AURA BESOIN



SAUPOUDREZ DE FARINE UNE FORTE SERVIETTE DE TOILE, VERSEZ DESSUS LA PÂTE PUIS RASSEMBLEZ LA SERVIETTE ET SERREZ-LA FORTEMENT AVEC UNE FICELLE. METTEZ AU FOND D'UNE MARMITE UNE ASSIETTE DE FAÏENCE, REMPLISSEZ-LA D'EAU ET QUAND ELLE SERA BOUILLANTE PLONGEZ-Y LE POUDDING DONT LE FOND REPOSERA SUR L'ASSIETTE. LAISSEZ BOUILLIR SANS INTERRUPTION AU MOINS PENDANT CINQ HEURES, TOUJOURS COUVERT D'EAU. AU MOMENT DE SERVIR, DÉNOUEZ LA SERVIETTE ET RETOURNEZ LE POUDDING SUR LE PLAT. RECOUVREZ DE SUCRE EN POUDRE ET FAITES FLAMBER A L'EAU-DE-VIE