

Nos VICINAUX

3^e ANNEE - N° 16

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

NOVEMBRE 1948



(Ph. Roels).

● Une date dans l'Histoire des Vicinaux

Dans notre numéro de décembre 1947, nous avons signalé les essais d'une voiture du type P. C. C., sur le réseau des Tramways Bruxellois.

Quelques mois après, cette voiture-prototype, importée d'Amérique, fut achetée par la S.N.C.V., et ses bogies furent remplacés pour l'adapter à l'écartement métrique.

Cette motrice fut immatriculée dans nos registres sous le numéro 10.419. C'est le 28 août qu'elle fut mise effectivement en service sur le parcours de la ligne n° 13, (Knokke-Station-Zoute-Siska), en présence de M. Van Acker, Ministre des Communications et de M. le Comte de Lichtervelde, Président du Conseil d'administration de la S. N. C. V., notre Directeur Général, M. De Vos, retenu à l'étranger, s'était fait excuser. On notait également la présence de M. Vrielynck, Directeur du Service « T. M. » et de M. Haerens, Président du Conseil d'administration de la société pour l'exploitation des lignes vicinales d'Ostende-Plages belges (S. E. L. V. O.

Le SAMEDI 28 AOUT 1948, mise en service d'une voiture de Tramway, type P. C. C.

P.) et de M. Courtens, Directeur-Général de la même société, qui accompagnait M. Outryve d'Ydewalle, Gouverneur de la Flandre Occidentale et M. Declercq, Gouverneur de la province d'Anvers.

Ces personnalités prirent place dans la voiture où M. Vrielynck fit, en néerlandais, un rapide exposé technique. Puis le signal du départ fut donné et la 10.419 démarra silencieusement, sous les yeux admiratifs de nombreux villégiateurs.

Après avoir fait la boucle à Siska, la voiture vint s'arrêter au Zoute devant l'hôtel Memline où un cocktail fut offert.

M. le Comte de Lichtervelde, prenant la parole, fit allusion à la question vitale des tarifs; il émit l'espoir qu'une modernisation poussée nous permettrait de sortir du mauvais pas actuel.

Puis M. Courtens souligna l'importance de cette journée; il remercia la S. N. C. V. de lui avoir confié ce beau matériel et leva son verre à la prospérité des deux Sociétés.

Ensuite M. Haerens se déclara heureux de constater l'excellent esprit de cordiale collaboration qui animait les dirigeants des deux Sociétés, puis il pria alors M. Chenu, Directeur des tramways gantois de vouloir présenter le film que celui-ci réalisa durant sa deuxième mission aux E.-U. en 1947.

M. Chenu fit un rapide historique de la création de la P. C. C., ensuite il décrit la ville de Washington, capitale des Etats-Unis, tracée en quadrilatère, avec des avenues et des rues se coupant à angle droit. Sur une seule ligne, traversant la ville d'un côté à l'autre, on compte de 150 à 200 signaux lumineux.

Malgré cette accumulation d'obstacles, la vitesse moyenne commerciale de la « P. C. C. » en « one-man » est de 16 km. à l'heure.

Cette ville compte 1 million d'habi-

exemple : 45 voyageurs en 90 secondes. (On envisage donc que la P. P. C. puisse s'immobiliser une minute et demie à un seul arrêt, N. D. L. R.) 32 voyageurs en 54" - 23 voyageurs en 47", etc.

Le second film a été pris à Pittsburgh, ville industrielle de 1 million 200.000 habitants, avec des rues petites et étroites. Ville s'étant développée sans plan d'urbanisme et partant, assez semblable à certaines de nos villes. On pouvait se demander si ces longs et grands véhicules, circulant dans des rues étroites, n'allaient pas occasionner des retards.

Or, on réalisa dans cette ville une vitesse commerciale moyenne de 18 km. à l'heure, donc mieux qu'à Washington, parce que l'on avait pu utiliser les P. C. C. d'une façon plus rationnelle, les 2/3 de leur parc, soit de 5 à 600 voitures étant des P. C. C.

A Pittsburgh, on a mis dix ans pour passer de la desserte de deux hommes à celle à un homme. Il est curieux de relever que les syndicats eux-mêmes intervinrent pour que ce ne soit pas toujours les mêmes agents qui soient mis sur les P. C. C.

En général, les hommes aimaient mieux travailler seul sur les motrices modernes.

Puis le film se déroula et par la magie de l'image, nous pûmes voir des centaines de Mr Smith et de Mrs Jones, faisant sagement la file, mais montant l'un après l'autre, dès l'ouverture des portes de la voiture.

M. Chenu rappela qu'aux Etats-Unis circulaient 4.000 voitures P. C. C., strictement « one man car » et que plus de mille étaient en commande. Ces voitures roulent dans des quartiers surpeuplés (Bronx, Brooklyn, etc.) et le temps perdu à la montée des voyageurs est rattrapé par l'accélération extraordinaire du véhicule entre les arrêts.

Après la présentation du film, M. Van Acker, Ministre des Communications, prit la parole. Il se déclara convaincu que l'effort devait être fait dans ce sens. Le côté économique de la question ne doit pas être perdu de vue, car les transports constituent une industrie de « main d'œuvre » puisque les salaires représentent 70 % du prix de revient. Le Ministre fit la remarque pour terminer, qu'en matière de modernisation il faut aller progressivement.

Histoire de la P. C. C.

Dès 1929, les ingénieurs-directeurs des grandes sociétés américaines de transport par tramways se rendirent compte qu'une action immédiate devait être entreprise afin d'éviter la faillite menaçante.

Ils décidèrent de mettre leurs expériences en commun et formèrent un bureau d'études, chargé de mettre au point un nouveau véhicule.

Ce qui fut au début une conférence des Présidents de Sociétés, s'élargit en Comité et cette voiture (car) est devenue : Présidents - Conference - Committee Car. (P. C. C.).

La mission confiée à ce comité fut d'étudier une voiture susceptible :

— d'attirer le public par le confort offert et la rapidité du transport;

— d'être utilisée par tous les exploitants;



Au milieu du groupe des personnalités on distingue M. le Comte de Lichtervelde, ayant à ses côtés M. Van Acker, s'entretenant avec le Gouverneur de la Flandre Occidentale.

— d'être construite en série à un prix raisonnable.

Cet organisme étudia les fonctions de toutes les parties du véhicule : caisse, bogies, équipement moteur, accessoires; il établit un programme de recherches susceptibles de donner des solutions à toutes les questions soulevées par son étude préliminaire. Diverses Universités effectuèrent des essais pour le compte du Comité.

Cette conférence est devenue depuis 1936 une « Corporation » sous le nom de la « Transit Research Corporation ».

Transit Research Corporation.

C'est une association sans but lucratif, douée de la personnalité civile. La plupart des constructeurs et tous les réseaux en sont membres coopérateurs. Cet organisme accorde aujourd'hui des licences de construction et vit spécialement des redevances qu'il touche ainsi dans les Etats de la République étoilée, et dans les pays d'Europe. Les cotisations sont d'ailleurs fixées chaque année, compte tenu de l'importance des redevances.

Trait significatif : au début, il y eut des réseaux de grandes villes qui refusèrent d'en faire partie. Depuis, l'un après l'autre sont venus se joindre.

Un ingénieur belge a supervisé la P. C. C. !

C'est ce que nous a appris M. Chenu, directeur des Tramways Gantois que nous avons interrogé, à la suite d'un article paru dans la presse quotidienne. Il nous a confirmé que l'ingénieur en chef ayant présidé et coordonné les recherches de la Transit Corporation Research, est un ingénieur belge, M. Piron !

Cet ingénieur de chez nous, qui continue ainsi la tradition des Belges pionniers des tramways dans le monde, avait quitté le pays en 1912 pour se rendre en Russie pour le compte d'un grand trust belge de tramways. Surpris par la Révolution en 1917, sa patrie étant occupée par les Allemands, il décida de partir pour l'Amérique. Il y resta jusqu'en... 1948 ! C'est là qu'il a dirigé les travaux qui ont conduit à la P. C. C. et ainsi, nous trouvons une fois de plus un Belge à l'origine d'une réalisation dans le domaine des Tramways !

Description technique.

Les portes doubles permettent l'écoulement rapide du flot des voyageurs. L'établissement de tout le plancher à un même niveau facilite la circulation intérieure. Les sièges et les fenêtres sont uniformément répartis.

Les fenêtres sont de faible hauteur, de manière à mettre, en été, les voyageurs à l'abri des rayons solaires et à permettre une manœuvre aisée à l'aide d'un levé-glace actionné par une manivelle placée à la portée de chaque voyageur.

De petites fenêtres spéciales permettent aux voyageurs debout — qui peuvent se tenir aux barres verticales prévues à cet effet — de reconnaître les points d'arrêt.

Les postes de conduite sont parfaitement aménagés; ils sont chauffés spécialement. Le siège du conducteur est confortable et sa position est réglable. La disposition du pare-brise a été étudiée pour éviter les reflets gênants. Tous les accessoires sont installés : essuie-glace à commande électrique, dégivreurs à air chaud, etc...

La voiture P. C. C. et son équipement électrique constituent un ensemble dont chaque partie est conçue en fonction de toutes les autres.

La protection de l'équipement faisant partie intégrante de la structure de la caisse est excellente, ce qui constitue un des facteurs qui ont contribué à la réduction des frais d'entretien du matériel.

La voiture est équipée de quatre moteurs d'une puissance (uni-horaire) de 55 C. V.

Chaque moteur fonctionne sous la demi-tension de la ligne de contact, c'est-à-dire sous 300 volts environ.

La voiture américaine est prévue pour être desservie par un seul agent, ce qui permet de réduire considérablement les dépenses d'exploitation.

La voiture n'a qu'un seul poste de conduite (néanmoins, un petit contrôleur supplémentaire permet de faire des manœuvres en conduisant de l'arrière du véhicule).

La commande normale de la voiture se fait par trois pédales :

1^o une pédale de sécurité, dite d'homme mort, sur laquelle le conducteur doit poser le pied gauche. Le poids du pied suffit à la maintenir. Lâcher la pédale a pour effet de couper le courant, de freiner énergiquement en sablant, de permettre l'ouverture des portes à la main et d'actionner un avertisseur de danger;

2^o une pédale de freinage;

3^o une pédale de traction.

Ces deux dernières pédales sont manœuvrées par le pied droit. Elles agissent sur un contrôleur logé sous le plancher de la voiture. Le degré d'enfoncement des pédales détermine simplement le choix de la valeur de l'accélération au démarrage ou de la décélération au freinage.

Les grandes accélérations et décélération, jointes à la grande vitesse que peut atteindre la voiture (vitesse d'équilibre en palier voisine de 70 km./h., vitesse maximum de sécurité de l'ordre de 80 km./h.), permettent de réaliser des vitesses commerciales très élevées.

L'action énergique des freins assure une grande sécurité.

Le frein principal est le frein rhéostatique, c'est-à-dire celui obtenu en faisant fonctionner les moteurs en génératrices entraînées par le déplacement de la voiture et débitant sur des résistances. Cer-

tains recherches visant l'amélioration des qualités de roulement et la réduction des réactions sur la voie et du bruit, ont conduit à introduire *du caoutchouc dans les roues*. Ce fait nécessite une extension du freinage électrique dans le but de réduire l'échauffement des roues causé par le frottement des sabots de frein sur les bandages.

L'énergie cinétique (du mouvement) qui reste à détruire par un frein à frottement est extrêmement faible. C'est ce qui a permis de se passer du frein pneumatique et d'éviter finalement tout emploi d'air comprimé sur la voiture. Ces véhicules sont donc entièrement électriques, y compris la commande des portes et des sablières.

La suppression de l'air comprimé et des freins à sabots agissant sur les roues présente de grands avantages. Outre une réduction des frais d'entretien, la suppression du compresseur élimine les trépidations et le bruit qu'il provoque, la suppression des mécanismes de transmission d'efforts aux sabots de roues et du mécanisme du frein à main a aussi pour effet de réduire le bruit surtout au passage du croisement des voies.

Ces détails que nous avons empruntés à la brochure éditée par la S. A. La Brugeoise et A. C. E. C., auront permis à nos lecteurs de constater qu'il s'agit bien d'une réelle révolution dans la technique du tramway électrique.

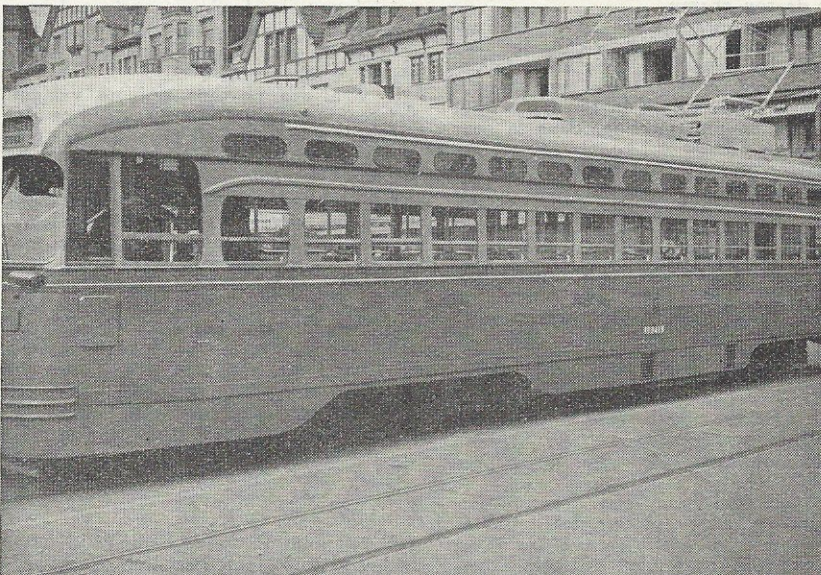
Les enseignements que nous pourrions tirer de l'exploitation de la 10.419 nous seront très utiles pour la mise au point des 24 voitures du même type que construit pour nous l'industrie belge.

* * *

Cette splendide réussite de la technique américaine ne doit cependant pas nous faire oublier les réalisations de nos propres techniciens. Au moment où paraîtront ces lignes, une nouvelle motrice électrique, la 10336, construite entièrement aux ateliers de Cureghem, sera mise en service sur la ligne Bruxelles-Wemmel.

Cette voiture continuant la série des 10330, construites à Bruxelles, est légèrement plus longue que ses devancières.

La nouvelle P. C. C. à Knocke.



Un bon client : LA BETTERAVE !

CHACQUE année, à cette époque, de nombreuses lignes vicinales connaissent un surcroît de trafic important, grâce au transport des betteraves sucrières.

Au moment où paraîtra ce numéro, la saison betteravière sera presque terminée. Nous avons pensé qu'il pouvait être intéressant de vous exposer, dans quelles conditions, a lieu cet important transport.

Les tonnages des années de guerre, repris ci-dessous, ont été exceptionnels de par la déficience des autres moyens de locomotion. Dans le sens opposé, l'année 1947 ne peut pas être prise comme référence, car l'an dernier, par suite de la chaleur excessive, la récolte avait été déficitaire.

Nous avons transporté :

En 1942 : 885.886 T. de betteraves et de pulpes.

En 1943 : 889.261 T. de betteraves et de pulpes.

En 1944 : 754.975 T. de betteraves et de pulpes.

En 1945 : 443.240 T. de betteraves et de pulpes.

En 1946 : 670.540 T. de betteraves et de pulpes.

En 1947 : 370.535 T. de betteraves et de pulpes.

Les transports routiers qui nous font dans ce domaine, une âpre concurrence sont évidemment à l'origine de cette diminution, mais l'action des transporteurs privés ne se fait pas sentir partout avec la même acuité.

Il est des régions du pays où l'on table cette année, d'une façon certaine, sur un tonnage à transporter par vicinal, sensiblement égal à celui de l'avant-guerre.

Le fermier qui amène sa production directement à l'usine, touche une prime calculée suivant le prix du transport vicinal, qui viendra compenser le prix qu'il aura payé au camionneur automobile.

Cet avantage peut tenter le cultivateur, d'autant plus que l'automobile est venue enlever les betteraves assemblées en bordure de son champ.

Dans certaines régions, il est fait un usage intensif de « filets » dans lesquels on jette les betteraves, puis après le passage à l'entrée de l'usine, un grappin enlève le filet rempli de racines et tout se verse, en une seconde, dans la cour de l'usine.

Par contre, un grand nombre de râperies et de sucreries de moyenne importance, n'ont pas modifié leurs installations de caniveaux et de bascule, ce qui fait que les chargements amenés par axe, doivent prendre la file des transports hippomobiles pour passer à la bascule et doivent être déchargés à la fourche, d'où perte de temps.

Cependant, les grosses entreprises comme « Tirlémont » et le « Grand Pont » à Hougaerde, ont installé depuis un an ou deux, une bascule réservée aux transports automobiles, ce qui accélère considérablement le passage de véhicules.

On sait également, que des transporteurs privés, afin d'obtenir des liquidités pour amortir ou même achever de payer leur véhicule, consentent des prix excessivement bas,



Le Rail.

Que peuvent opposer à cela les Vicinaux, qui opèrent ces transports depuis 60 ans, avec un matériel de traction qui n'a guère changé ?

Si l'on ne craignait d'exprimer une lapalissade, on pourrait dire que leur plus grande force, c'est d'exister !

Nous nous expliquons : Ce qui importe aux sucreries et aux raffineries, c'est la régularité des arrivages par envois massifs *quelles que soient les conditions atmosphériques.*

Leur fabrication doit se faire dans le temps le plus court, elles ne doivent jamais manquer de matières premières; mais elles ne tiennent guère à stocker, à l'air libre, en hiver, des masses de betteraves qui pourraient geler.

De plus, elles doivent se libérer des pulpes, au fur et à mesure que celles-ci sont rejetées.

Pour répondre à toutes ces exigences, le chemin de fer secondaire reste excellemment outillé, et si chaque année, depuis 60 ans, il y a des réclamations, nous pouvons affirmer que dans l'ensemble, les moyens mis en œuvre par la S. N. C. V. ont toujours été supérieurs aux besoins.

Un peu de psychologie.

Lorsque nous parlons des réclamations, qui font partie du décor de la saison betteravière, comme la terre glissante qui envahit nos gares ou l'odeur fade des pulpes, nous touchons du doigt le côté humain de la question; the « human touch » comme disent les Anglais, qui précisément rend chaque saison betteravière si vivante, si palpitante, même pour ceux qui y participent chez nous depuis vingt ans et plus !

Il y a des paysans qui ne veulent charger que par beau temps, d'autres qui escomptent le poids des terres grasses par temps de pluie, il y a les attributions de wagons vides qui donnent encore lieu à des passe-droits malgré tous les contrôles, il y a les sucreries qui, possédant leurs propres wagons et ceux des Vicinaux, ne lâchent les vides que suivant leurs propres besoins, conditionnés par le rythme de leur fabrication et ce malgré les appels téléphoniques des chefs de stations débordés, il y a... mais nous n'en finissons pas !

Un point intéressant à examiner, c'est la rentabilité des transports de betteraves, au tarif actuel de la 3^e classe et des pulpes taxées à la 4^e classe.

Il est certain que c'est une rotation rapide des wagons qui conditionne cette rentabilité.

A ce point de vue, l'emploi d'auto-tracteurs, après leur prestation en service voyageurs le matin et le soir, de pair

avec nos bonnes vieilles H. L., permet d'apporter à cette rotation, une souplesse et une économie de moyens inconnus autrefois.

Nous voudrions aussi souligner une méthode de travail qui a fait ses preuves dans le Namurois. Dans ce groupe, c'est la sucrerie qui, étant en possession des wagons vides et connaissant ses clients, répartit elle-même les haussottes vides et ceux chargés de pulpes.

Bien entendu, une gare régulatrice qui filtre le passage des betteraves vers la sucrerie, tient un relevé précis des wagons qui entrent et qui reviennent.

Pour être complet, il faut noter que le groupe de Liège assure des transports de betteraves par camions automobiles sur les sections de la ligne démontée Glons-Kanne, pour alimenter la sucrerie de Liers.

Nous vous avons ainsi donné une idée générale de la complexité du problème. Dans un prochain numéro nous vous donnerons un aperçu de la fabrication du sucre.

Nous avons l'intention de donner pour suivre, un relevé des diverses râperies et sucreries pour lesquelles nous effectuons des transports. Il nous est apparu peu opportun de le faire car il s'agit là, en fait, de renseignements commerciaux.

Aussi, avons-nous préféré terminer par une brève

Histoire du sucre.

Nous empruntons à un article de M. Detièges paru dans la revue ABC, les détails suivants : « Après avoir rappelé que la canne à sucre fut importée en 755 en Espagne comme plant de culture, l'auteur montre combien les Hollandais jouèrent un grand rôle dans l'industrie sucrière aux Antilles, à Java et au 18^e siècle, à Amsterdam, grâce aux approvisionnements venant des Indes Occidentales.

Le blocus continental, ordonné par Napoléon, obligea ces usines à fermer leurs portes.

Mais en 1747, Marggraf, pharmacien à Berlin, fait une découverte sensationnelle : la rivale de la canne à sucre. Il avait en effet, trouvé des traces de sucre dans la betterave, celle qui, à l'heure actuelle, est cultivée comme aliment de bétail en Belgique. Son élève Achard continua ses expériences et en 1799, il parvint à extraire du sucre des betteraves. De nombreuses usines furent créées par la suite.

La première usine à sucre fut érigée en Belgique en 1812. La production fut minime et il faut attendre jusqu'en 1850 pour voir la technique se perfectionner.

Dès 1883, la production du sucre de betteraves atteignit la moitié de la production mondiale du sucre.

En Belgique, parmi les principaux centres, citons : Tirlémont - Hougaerde - Wanze-lez-Statte - Moerbeke-Waes - Oreye.

La production belge est destinée en premier lieu au marché intérieur, mais déjà avant la guerre, nos exportations atteignaient un chiffre considérable.

En 1937, notre pays a exporté 78.200 tonnes de sucre sous toutes ses formes, pour une valeur approximative de 90 millions de francs, mais nous exportons également le produit raffiné de sucre brut importé.

La mélasse, employée dans la fabrication de l'alcool et la pulpe utilisée comme nourriture de bétail, sont également l'objet de tractations commerciales. Rappelons que grâce à notre production sucrière, nous avons une fabrication

de biscuits qui par sa technique sans cesse améliorée est supérieure à celle de l'étranger ainsi qu'une industrie chocolatière dont la production journalière était évaluée avant guerre à 85.000 kg. L'industrie du sucre est une des bran-

ches vitales de notre industrie nationale. Son importance économique résulte de la valeur de sa production ainsi que de la multiplicité des intérêts qui s'y rattachent.

CHRONIQUE SOCIALE

Pour vous Femmes et Mères.

Nous allons vous parler aujourd'hui du premier bain de bébé qui doit avoir lieu vers le 10^{me} jour qui suit la naissance, car il semble que la plupart des jeunes mamans et surtout celles qui accouchent chez elles, manquent à ce sujet d'expérience et de conseils pratiques.

Il est à conseiller de baigner l'enfant le soir, le sommeil de la nuit sera beaucoup plus calme.

La température de la chambre doit être de 18 à 20 degrés, celle de l'eau de 37 degrés (centigrades).

Le bassin étant rigoureusement propre, versez d'abord l'eau froide, puis l'eau chaude; si vous n'avez pas de thermomètre, vérifiez la température avec l'avant-bras.

Bébé étant sorti du berceau, vous le déposez avec son alèze sur la table, puis.

1° vous vérifiez les yeux; ne les laver qu'en cas de nécessité s'il y a



une sécrétion aux paupières, enlevez la avec un tampon d'ouate imbibé d'un peu d'eau bouillie tiède;

2° vous nettoyez le nez (jusqu'à un an et demi, l'enfant ne doit pas se moucher) avec de petites cigarettes d'ouate imbibées d'huile de ménage; pour chaque narine usez de plusieurs cigarettes d'ouate;

3° vous nettoyez chaque oreille de la même manière.

Déshabillez ensuite bébé et placez le sur un essuie-éponge, vous lui examinez complètement le corps pour voir s'il ne présente ni rougeurs, ni boutons.

Lavez le visage à l'eau claire: front, nez, joues, tempes, menton, puis, pourtour de la bouche; essayez en tamponnant sans frotter.

Avec le gant de toilette bien savonneux, vous lavez rapidement le crâne, puis le cou et tous ses petits plis, les mains, bras, épaules, poitrine et ventre. Recouvrez vite le haut du corps avec l'essuie, tournez bébé sur le côté, lavez nuque et dos. Retournez à nouveau sur le dos, lavez pieds, jambes, cuisses, organes génitaux, siège et, pour finir, l'anus d'avant en arrière.

L'enfant étant complètement savonné, trempez le doucement dans le bain: d'abord les pieds puis, progressivement, tout le corps (vous soutenez la tête hors de l'eau avec la main gauche). Veillez à bien enlever le savon de tous les petits plis du corps de bébé, rincez les cheveux en évitant que l'eau ne pénètre dans les yeux et les oreilles.

Bébé étant bien rincé, peut rester 2 minutes dans l'eau, ensuite, vous le sortez rapidement du bain et l'emballez immédiatement et complètement dans l'essuie-éponge car il faut éviter qu'il ne prenne froid.

Séchez l'enfant en lui tamponnant le corps dans le même ordre que ci-dessus, les cheveux peuvent être doucement frictionnés.

Pour les Futurs Miliciens.

Des libérations de service actif sont accordées aux catégories de miliciens de la levée de 1949, reprises ci-après:

1°) premiers appelés désignés pour le service, qui appartiennent à une famille comptant plus de cinq enfants en vie;

2°) miliciens pouvant invoquer au moins deux services militaires de frères.

Est assimilé à un service militaire de frère, le fait que les Père, mère, frère ou sœur du milicien:

a) en qualité de militaires ou de résistants, ont été tués au cours des opérations de guerre ou sont morts à la suite, soit de blessures reçues à l'ennemi, soit de maladies contractées ou aggravées du fait du service militaire pendant la guerre ou dans la résistance;

b) en qualité de prisonniers de guerre, prisonniers politiques ou déportés, sont morts au cours ou à la suite de leur internement ou de leur déportation;

c) en raison de leur attitude patriotique, ont été assassinés par des partisans ou des agents de l'ennemi;

d) ont été exécutés par l'ennemi;

e) ont subi comme prisonniers politiques une détention de six mois au moins.

La dispense de service actif est accordée automatiquement aux miliciens repris sub 1°, ainsi qu'à ceux visés au 2° qui ne bénéficient d'aucune assimilation. Les miliciens qui invoquent une cause d'assimilation, doivent produire la preuve de leur qualité auprès de leur bureau de recrutement.

En Colonie !



Sur la plage de Duinhof-lez-Oostduinkerke, Isidore, Charles et René Collet, de Jumet, ont eu des petits ennuis avec leur caleçon, mais on voit qu'ils s'en moquent comme... de leur première culotte !

● Déportés, Réfractaires,

● Résistants civils, Ayants-droit.

Vu les arrêtés du Régent fixant la procédure pour l'application des arrêtés-lois du 24 décembre 1946 organisant le Statut des Réfractaires et des Résistants civils, ainsi que le statut des Déportés du travail,

Nous attirons votre attention sur les faits suivants:

1. Pour obtenir la reconnaissance et le bénéfice des statuts précités, il faut introduire une demande au Ministère de la Reconstruction, avant le 3 DECEMBRE 1948 pour les déportés ou ayants-

droits et avant le 16 FEVRIER 1949 pour les Réfractaires, Résistants civils ou ayants-droit.

2. Les formulaires de demande type peuvent être obtenus soit au Ministère de la Reconstruction soit auprès des deux Fédérations reconnues.

3. Réparations et avantages ne pourront être accordés qu'aux personnes ayant introduit leur demande dans les délais fixés ci-dessus.

NECROLOGIE.

Au cours du mois de septembre dernier, nous avons appris le décès de M. François Louppe, membre du Comité de Surveillance de la S. N. C. V. depuis le 28 mai 1946.

Son mandat avait été renouvelé chaque année.

Il était également député permanent du Conseil Provincial du Luxembourg. Né à Marbehan, en 1878, il y vécut toujours et fut un ardent défenseur des intérêts des habitants de la Gaume et des Ardennes.

Nous présentons à sa famille nos sincères condoléances.

M. Louis Gils, chef de service au dépôt d'Evere (Bruxelles) est décédé le 6 octobre 1948, après une longue maladie. Il n'était âgé que de 60 ans. Plus d'un habitué du tram Bruxelles-Louvain s'étonnera de ne plus voir sa puissante silhouette à l'entrée de son dépôt. Nous adressons à sa veuve et à son fils Victor Gils, rédacteur de l'Administration Centrale, nos vives condoléances.

L'INAUGURATION de la ligne Dour-Wihéries.

Le samedi 11 septembre, la population de Dour et de Wihéries était en fête !

Les édiiles des deux communes ayant voulu donner un caractère officiel à la mise en exploitation de la nouvelle ligne électrique Dour-Wihéries, avaient invité les nombreuses personnalités présentes à prendre place dans un convoi décoré aux couleurs belges et abondamment fleuri.

On notait la présence de M. Achille Delattre, Ministre de l'Energie et du Combustible, et de M. Emile Cornez, Gouverneur de la province du Hainaut qui, en compagnie de M. De Vos, Directeur Général de la S.N.C.V., avaient été reçus par M. Harmegnies, Bourgmestre de Dour, entouré des conseillers communaux.

Le cliché ci-dessous permettra à nos lecteurs de situer la nouvelle ligne, dans le complexe du réseau du Borinage.

On constate qu'une ligne électrifiée depuis 1930, partant de Mons, chef-lieu de la province, passe par Boussu et par Dour et se dirige vers la frontière

française, le dernier village belge important étant Blaugies.

Depuis la fin de la guerre notre Société a procédé à diverses électrifications de lignes vapeur EXISTANTES; par contre, la ligne de Dour-Wihéries, d'une longueur de 2.850 km., est la première ligne électrique nouvellement construite depuis la libération. Il faut ici rendre hommage aux ingénieurs, techniciens et hommes de la voie du groupe de Mons qui, en moins d'un mois, ont monté toute la ligne et furent prêts au jour fixé, malgré les difficultés d'approvisionnement.

Le plan montre encore que l'on projette de prolonger la ligne Dour-Wihéries par Audregnies jusqu'à Baisieux, station vicinale située sur la ligne Quiévrain-Roisin. Remarquons que de Quiévrain, part une ligne électrique en direction de Valenciennes (France); il s'agit de matériel roulant français exploité par des agents français; les voies et l'équipement aérien situés en territoire belge appartiennent aux Vicinaux.

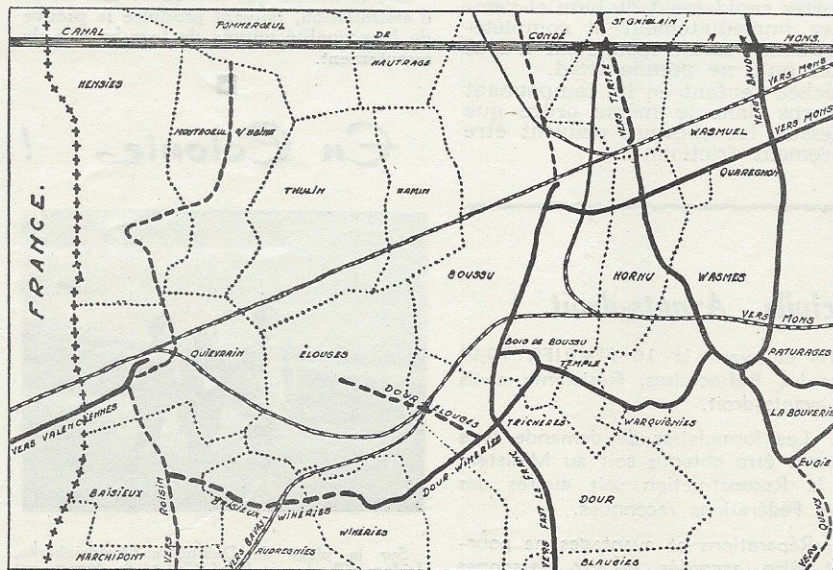
Signalons que l'on projette encore de relier Dour à Elouges par une ligne électrique vicinale.

Les habitants de Dour savent tout ce qu'ils doivent dans le domaine des communications à leur bourgmestre, Monsieur Hyacinthe Harmegnies.

C'est ce que releva le Gouverneur, M. Cornez, dans le discours qu'il fit à Wihéries où les personnalités furent reçues par le bourgmestre, M. Sartiau, et accueillies par une vibrante « Brabançonne » exécutée par les trois musiques locales réunies en un seul groupe.

Le cortège était revenu en tram à Dour, le bourgmestre M. le Sénateur Harmegnies, déclara dans son discours : « Je pense que, lorsque nous construisons une bonne route ou que nous construisons une ligne vicinale comme celle que nous inaugurons aujourd'hui, nous œuvrons pour la réalisation du progrès social. »

Après lui, M. le Ministre Delattre dégagea la signification de la journée, puis M. De Vos, Directeur Général de la S.N.C.V., remercia les personnalités de l'accueil qui lui avait été fait et affirma : « que tout serait mis en œuvre pour donner satisfaction aux administrations hennuyères ».

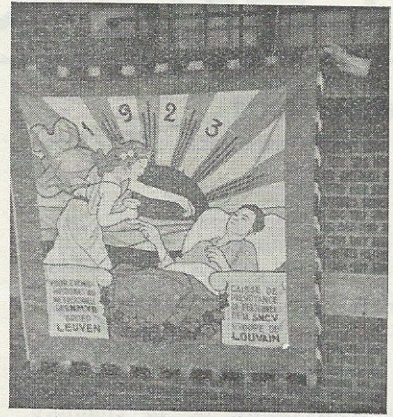


Le gros trait plein représente une ligne électrique.
Le gros trait hachuré représente une ligne à construire et à électrifier.
Le trait simple coupé représente une ligne vapeur ou autorail.

L'Actualité

La caisse de prévoyance du personnel de la S. N. C. V. du groupe de Louvain existe depuis 25 ans.

Le comité et son président M. A. Gabriels ont décidé de commémorer cet événement le dimanche 14 novembre par des festivités qui se termineront par un grand bal.



Le matin, remise au Président d'un nouveau drapeau (voir photo) pour remplacer celui que les Allemands avaient détruit en 1940. Flotte petit drapeau !

LE CONGRES INTERNATIONAL DES RESPONSABLES DES JOURNAUX D'ENTREPRISES.

Une soixantaine de rédacteurs de journaux d'entreprises venus de Hollande, de Suède, d'Angleterre, de Belgique et de tous les coins de la France, se sont réunis en congrès à Paris du 20 au 21 septembre.

Dans son discours de bienvenue, M. Bellanger, directeur du « Parisien Libéré » et président du syndicat de la presse parisienne déclara notamment :

« Dans une entreprise, chacun doit considérer qu'il participe à une œuvre commune, le journal doit être le reflet de la vie de la maison. Certes, ce n'est pas le panacée, il ne supprime pas les conflits, mais par son indépendance absolue, par son objectivité indispensable en ne cherchant pas à endoctriner le patron ou quelqu'un d'autre, il doit contribuer à la recherche de la bonne foi. Il doit créer un climat de confiance contre le climat d'amertume, aboutir à une atmosphère de bonne volonté en **expliquant le pourquoi et le comment des choses** et en assurant ainsi le respect de l'homme dans l'entreprise, au service de l'entreprise. »

Nous parlerons un jour plus longuement, du développement pris par la presse d'entreprises dans les pays d'Europe et en Amérique, depuis la fin de la guerre.

Le Home de Wenduine.

Au cours de la réunion du Conseil d'Administration de l'A. S. B. L. « Home de repos du personnel de la S. N. C. V. », le Président, M. Louis Jacobs, a fait savoir que M. Fromont, directeur-gérant du Home, avait remis sa démission.

Il a été décidé de confier la gérance, à titre d'essai, à M. Dons, trésorier-adjoint de l'association.

Vicinale

Cinquante ans de service
et toujours au travail !

M. Fromont laissera le souvenir d'un réalisateur particulièrement entreprenant et actif.

Nous souhaitons bonne réussite à son remplaçant. Nous formons le vœu que, malgré sa jeunesse, il sera à la hauteur d'une tâche singulièrement ingrate et difficile.

BALLE PELOTTE.

Pour la troisième année consécutive s'est disputé au ballodrome de la place de la Patrie, en présence de M. Van Lul, Inspecteur Général, délégué par Monsieur le Directeur Général, le tournoi interprovincial de balle pelote, organisé par l'Amicale sportive des Vicinaux (A. Centrale).

On se rappelle que la magnifique coupe avait été gagnée deux années de suite par l'équipe de l'Administration Centrale. Le camarade Dewulf avait bien fait les choses, une vaste tribune avait été érigée et une autre plus petite était réservée à l'orchestre jazz de l'A. N. A. V. de Bruxelles, qui, à chaque jeu, versa du courage dans le cœur des joueurs !

Finalement, le meilleur l'emporta et M. Brandt, radieux, vint recevoir la coupe des mains de M. Van Lul.

La victoire était acquise par 8 à 4.

Ensuite, l'arbitre ayant désigné les deux meilleurs joueurs, M. Ducas de Namur et M. Terwagne, de Charleroi vinrent prendre possession d'une montre-bracelet et d'une superbe serviette de cuir que le club organisateur avait obtenu de deux généreux supporters.

Et un « DOUBLE ».

Trois semaines après sa victoire à Bruxelles, l'équipe de balle-pelote de Namur répondait à l'invitation d'Anderlues et allait disputer une splendide coupe mise en compétition par le journal « Le Soir ».

Voici les résultats des luttes :

Anderlues - Trazegnies : 8-1.

Namur - Trazegnies : 8-5.

Namur - Anderlues : 8-4.

Le joueur Ducat de Namur fit une excellente prestation et son équipe remporta le challenge à titre définitif !

Namur organisera donc en 1949 deux tournois sur le beau ballodrome de la place Saint-Aubain, nul doute que les amateurs de la pelote viendront nombreux dans l'accueillante ville de Namur.



L'atelier de Turnhout a fêté dignement un jubilaire exceptionnel: Adrien Van Dooren, forgeron, entré à la société le 15 septembre 1898. Son épouse a tenu à être photographiée devant l'enclume où son mari a travaillé pendant tant d'années. Signations que Van Dooren ne sera pensionné que le 1^{er} mars 1949 !

Notre Concours Photographique.

L'an dernier, nous aurions pu être déçus par le nombre restreint de participants à notre premier concours. Mais nous étions persuadés que sur les 12.000 agents des Vicinaux, il devait s'en trouver qui s'intéressaient à la photographie, mais qui n'avaient jamais songé que le tram pouvait être un sujet éminemment photogénique !

Notre persévérance a été récompensée. Aussi, devant le nombre d'envois et leur qualité, la rédaction, agréablement surprise mais embarrassée, s'est empressée de constituer un jury neutre, composé de membres du Cercle de Photographie de Belgique.

A cette occasion, les photos retenues ont été montées sur de grands panneaux et exposées dans la salle de renseignements du nouveau bâtiment.

Monsieur le Directeur Général fut invité à visiter l'exposition et il prit un visible intérêt à examiner les envois de nos lecteurs.

Les résultats dans le prochain numéro.



LES PROPOS DU

CONTROLEUR BOUDARD

B. — Bon appétit, conducteur.
— Merci, Chef, I am eating mijn boterham !

B. — Vous parlez Onusien maintenant ?

— C'est-à-dire que je m'entraîne pour le jour où je serai mobilisé dans l'Armée Occidentale.

B. — Il est certain que la vie de caserne, sous le commandement unique, sera plutôt compliqué !

— Dites, Chef, «denkt gij that we w.ill go aux C. F. T.» ?

B. — Qu'est-ce que cela voulait encore dire C. F. T.

— N'était-ce pas « Compagnie Fugitive Transportée » ?

B. — Ne soyons pas méchants ! Cela aurait pu être Corps de Fantassins du Tram !

— En réalité c'était « Corps spécial Chemin de fer, Téléphones, Télégraphes.

B. — C'est exact. Mais vous y croyez, vous à la guerre ? Vous faites aussi des provisions de savon ?

— Non, mais tout de même, si un de ces quatre matins, on m'envoyait conduire des trams à Elisabethville ?

B. — Eh bien, je crois que le soir vous y auriez des accidents.

— Ah ! un agent de police nègre, dans l'obscurité, ça doit être difficile à voir !

B. — D'autant plus qu'ici, vous ne voyez même pas un agent de police blanc en plein jour.

— Que voulez-vous dire ?

B. — Là tantôt, il y a une heure, vous vous êtes arrêté au carrefour, Boulevard du Souvenir, en plein centre ?

— Oui, Chef.

B. — Et au moment où l'agent à poste fixe levait son bras, ce qui signifie **arrêt dans tous les sens**, vous êtes passé outre, malgré que son bras s'abaissait pour vous interdire le passage.

— Euh ? vous m'avez vu ?

B. — Parfaitement, l'agent a sifflé à coups répétés, ce qui signifie... ?

— Qu'un usager enfreint une prescription réglementaire.

B. — Mais le conducteur de la motrice 10.420 a continué sa route en faisant la sourde oreille.

— J'avais déjà pris un cran et j'ai seulement tiré sur la manette.

B. — Mais si la Buick, qui a bloqué devant votre marche-pied, vous était entrée dedans, quelles nouvelles ?

— Oui, Chef, évidemment.

B. — Est-ce que vous savez seulement dans quelle partie du R. G. E. se trouve ce règlement.

— Oui, Chef, Chapitre I, article 6, Signaux, page 23.

B. — You are lucky, 't is goed pour une fois. Oh zut ! vous m'avez passé votre maladie !

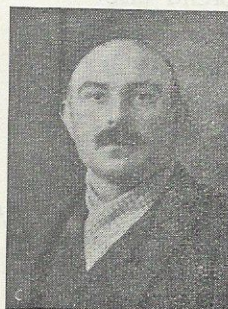
PARMI NOS PENSIONNES.



A gauche, Joseph Persoons, nettoyeur, qui prend sa pension après 49 ans de service. Au centre, M. Gyselen, Théophile a quitté le dépôt d'Assebroeck après 42 années de service, avec



le grade de chef de service.



A droite, le tourneur Jean Piron a coupé le contact de sa machine-outil après 47 ans de service.

LA BOITE AUX IDÉES

Sans être organisé d'une façon systématique comme dans des grandes entreprises ferroviaires étrangères, le principe de la « Boîte aux Idées » a toujours existé aux Vicinaux. Dans nos ateliers surtout, il arrive fréquemment que des suggestions émises par des ouvriers observateurs et intéressés à leur travail, soient soumises à l'avis de l'ingénieur, par l'intermédiaire du contre-maître et adoptées par la suite. Il est certes plus rare, que des améliorations des conditions de travail soient présentées par le personnel receveur, car les gestes de ce métier ne sont guère susceptibles de modifications, à moins d'être complètement mécanisés.

Cependant à Liège, le receveur-conducteur Techy constata récemment que les divers barèmes tarifaires triangulaires des lignes d'autobus étaient beaucoup plus compliqués que les barèmes des lignes électriques à section, du fait que le tarif est calculé au Ministère par hectomètre.

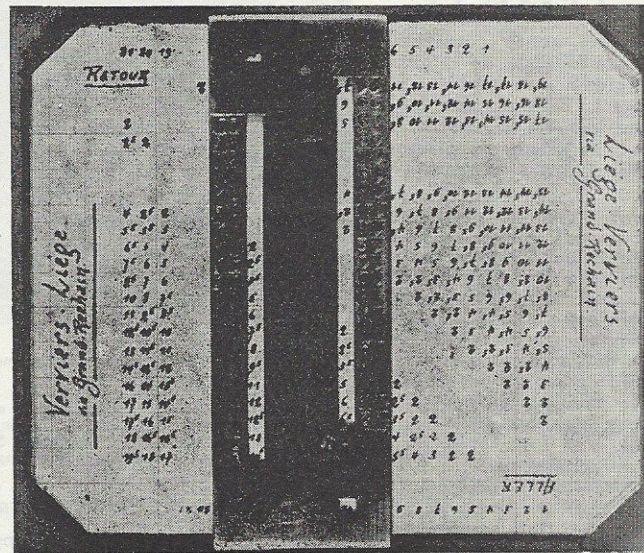
Techy imagina de faire glisser sous une plaque à « fenêtre » en papier fort, un autre carton sur lequel était reproduit le barème triangulaire.

Son modèle en papier fort fut exécuté en métal à l'atelier, après avoir été légèrement modifié suivant le principe de la règle à calcul. La photo montre la pièce d'aluminium de 14 x 16 cm.

Un barème, reproduit sur papier millimétré et collé sur une planchette de triplex recouvert de mica, glisse entre

les bords recourbés de la plaque. Deux longues fenêtres et deux plus petites ont été percées et les chiffres de 2 à 20 sont frappés dans le métal. Dans le carré supérieur, on amène le numéro de la section à laquelle le voyageur a commencé son voyage, il suffit de connaître le numéro de la section de destination et le prix apparaît dans la fenêtre à côté de ce numéro.

Le receveur Techy a touché 1.000 fr. de prime. L'expérience a prouvé que cet instrument était très utile à l'agent qui DEBUTE sur une ligne d'autobus à longue distance, mais après quinze jours, l'agent connaît ses prix par cœur et ne se sert plus guère de la planchette ! Néanmoins, cet appareil peut faciliter grandement le travail des receveurs d'autobus.



Les Statistiques et la Lutte contre les Accidents

DANS la lutte contre les accidents, la recherche et la connaissance des causes et circonstances spéciales à chaque accident sont à la base de tout système de prévention. Il ne suffit pas de dresser des déclarations sincères pour tout accident aussi minime soit-il, il faut encore établir les statistiques de tous les accidents, car vouloir faire de la prévention sans statistiques, c'est vouloir gérer une entreprise sans comptabilité. L'on comprend aisément les difficultés énormes pour traduire en statistiques de tous les accidents, car vouloir faire de la divers. C'est ici que la mécanographie, cette nouvelle venue, intervient efficacement, pour se livrer avec toute l'exactitude désirable à ce fastidieux travail de compulsion, de triage et de regroupement des renseignements découlant des déclarations.

Notre journal se propose de porter à l'avenir à la connaissance de ses lecteurs quelques statistiques des plus saillantes fournies par la mécanographie.

Evitons les Accidents!



**L'Insouciance seule nous fait
agir comme ce dompteur.**

LE monde est entré résolument dans la lutte pour la sécurité. Le danger et ses conséquences désastreuses ne doivent pas être plus longtemps la rançon du progrès. Au moment où paraîtront ces lignes, notre Société aura constitué ses nouveaux Services et Comités de Sécurité, d'Hygiène et d'Embellissement des lieux de travail, et ces organes fonctionneront dorénavant conformément aux dispositions légales et à leur propre statut.

La lutte contre les accidents de travail sera donc menée avec vigueur, vigilance et persévérance sur tous les fronts. A l'atelier, le long des lignes, sur les trains, au bureau, sur le chemin du travail, au foyer, partout, le combat sera livré contre les dangers qui nous guettent, pour assurer notre propre sécurité, celle de nos compagnons de travail, celle aussi du public.

La bataille sera dure, car nous aurons souvent à vaincre notre propre résistance. Dans ce combat de tous les jours, une bonne volonté unanime, une sincère et franche collaboration, une discipline librement consentie, seront les meilleurs garants de la réussite et de la victoire.

Cette victoire, nous la voulons tous complète, durable. Pour nous même sans doute, pour tous ceux enfin à qui nous voulons du bien.

Votre journal, toujours attentif aux choses qui touchent à la vie et à la santé de ses lecteurs, désire prendre une part active aux efforts à déployer par tous. Ses colonnes seront largement ouvertes à toutes les initiatives. Il faudra qu'il devienne une sorte de « Boîte aux idées contre le danger », où chacun exprimera librement ses vues et apportera le fruit de son expérience personnelle. Notre vie de tramwaymen se passe dans une ambiance où le danger règne en permanence en maître. Il ne tient qu'à nous de l'assujettir puisque nous en avons les moyens et qu'il y va de notre intérêt et du bonheur de nos foyers.

Sans attendre demain pour nous mettre à l'œuvre, voici que « Nos Vicinaux » a déjà sa petite idée à lui... Il propose d'organiser une « Semaine de la Sécurité » au sein de notre communauté vicinale, ni plus ni moins.

La semaine serait dotée de prix d'encouragement et son organisation confiée au Service Général de la Sécurité. Qu'en pensez-vous ?

En avant, amis lecteurs, travailleurs du rail, en avant pour la « Semaine sans accidents ».

Nous comptons d'être en mesure de fixer date et conditions du concours dans le prochain numéro.

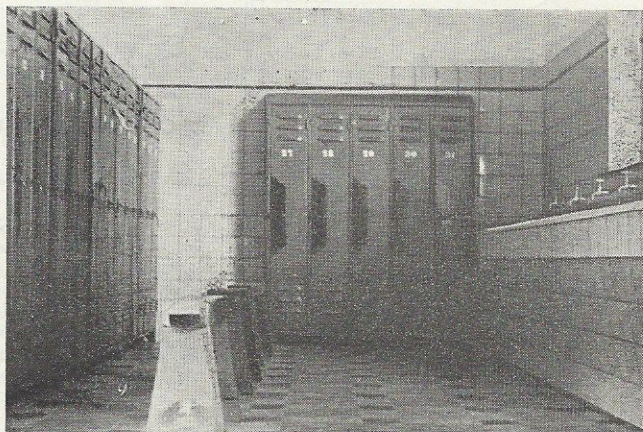
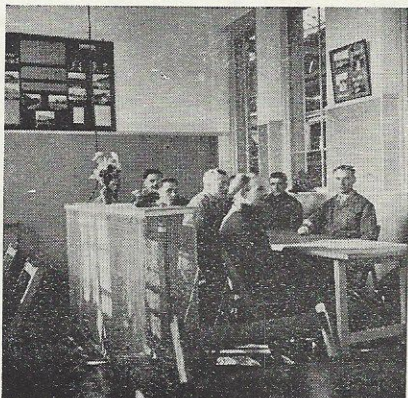
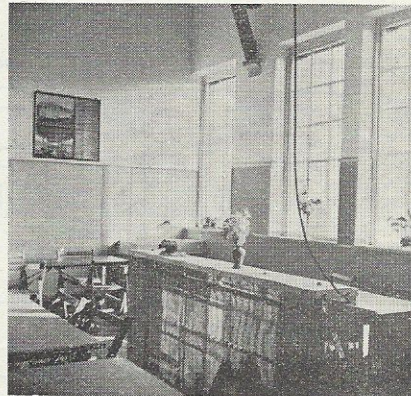
Sécurité d'abord !

■ ■
**EMBELLISSEMENT
DES LIEUX
DE TRAVAIL**
■ ■

On sait que des lois sont entrées en vigueur afin d'assurer aux ouvriers des réfectoires et des vestiaires convenables sur les lieux de travail.

Lorsqu'il s'agit d'une seule grande usine la solution est simple, on crée un plan d'ensemble et les frais se font une fois pour toutes. Dans le cas de la S. N. C. V., c'est au moins une bonne centaine de locaux qu'il faudrait transformer. On comprendra que tout ne peut se faire en même temps. Comme le prouvent les photos ci-contre, plusieurs directions locales ont commencé à transformer leurs anciens locaux. (A gauche, le coquet réfectoire du dépôt d'Assebroeck et ci-dessous le vestiaire de l'atelier de Wareme).

Il est à souhaiter que les agents de la S. N. C. V. qui disposent de réfectoires propres et clairs ou de lavabos pratiques, comprennent qu'il est de leur intérêt de les utiliser et que ces améliorations ont été apportées pour leur propre commodité.



l'historique de l'évolution des éléments constitutifs de la voie, des méthodes d'entretien et de l'équipement des lignes.

B) Éléments constitutifs de la voie.

Pour le passage des voitures électriques, le gabarit prévu pour les lignes à traction par locomotives a été maintenu, sauf en ce qui concerne la hauteur libre à réserver sous les ouvrages d'art. Dans la pose en double voie, la distance d'axe en axe de 3 m. est parfois ramenée à 2 m. 70 pour les lignes électriques en alignement. En courbe, une surlargeur est donnée à l'entrevoie pour tenir compte du débordement des voitures à boggies.

Ecartement.

L'écartement de 1 m. de la voie en alignement, est maintenu dans les courbes d'un rayon supérieur à 25 mètres.

Afin de faciliter l'inscription des voitures à empattement (distance d'un essieu à l'autre, N. d. l. R.) de 3 m. dans les courbes, un surécartement de 5 mm. est prévu pour des rayons de 25 à 18 mètres.

En service, la remise à l'écartement se fait le plus souvent dès que la surlargeur due à l'usure atteint 1 centimètre.

Rayon minimum des courbes.

Sur les lignes où la traction est assurée par locomotives, le rayon minimum des courbes est de 35 m. Sur les lignes urbaines, on rencontre des rayons de 18 m., même exceptionnellement de 17 m. en pleine voie ou dans les appareils.

Déclivité maximum.

Dans les voies urbaines électrifiées, les rampes peuvent atteindre 8 à 9 %. Par contre dans les voies vapeur, la pente ne dépasse pas 3,5 %.

Surhaussement dans les courbes.

$$8 \frac{V^2}{R}$$

Il est calculé par la formule $S = \frac{8 V^2}{R}$ (Fig. 2.)

Le surhaussement maximum appliqué est de 12 cm.

Longueur de la rampe de devers.

Le surhaussement est rattrapé sur la longueur du raccordement parabolique (*raccordement permettant de passer sans choc de la courbe proprement dite à l'alignement droit*. N. D. L. R.) ou s'il n'existe pas sur l'alignement droit.

Le % d'inclinaison adopté dans les rampes est de 1 à 2 mm. par mètre et dans des cas spéciaux de courbe et contre courbe assez rapprochées, de 4 mm. par mètre.

Rails. (Fig. 3 et 4.)

Les premières lignes ont été construites avec des rails Vignole 21 kg. 1/2 par mètre et de 9 mètres de longueur, posés sur 10 appuis et fixés par crampons. Dans les courbes d'un rayon inférieur à 50 mètres la file intérieure était pourvue d'un contre-rail ordinaire ou Vignole.

Vers 1903, l'emploi du rail de 23 kg. s'est généralisé. Ce rail laminé en barres de 9 mètres est posé sur 10 ou 11 appuis et fixé à la traverse au moyen de tirefonds.

Muni de lisses en chêne ou de contre-rails rivé et posé sur sabots en fonte il est utilisé dans les voies en pavage de faible longueur.

Lors de la reconstruction du réseau après la guerre 14-18, le rail 23 kg. est fourni en barres de 12, 15 et 18 mètres, mais il est bientôt remplacé par un rail Vignole de 32 kg. de 12, 15 et 18 mètres de longueur.

Dans les lignes à l'écartement normal; on rencontre le rail 30 kg. N. B. et le rails 62 kg. 760 à gorge. (A suivre.)

DIAGRAMME DES VITESSES EN FONCTION DU RAYON ET DU SURHAUSSEMENT

S = Surhaussement en mm. (devers).

V = Vitesse en km. à l'heure.

R = Rayon de la courbe, en mètres.

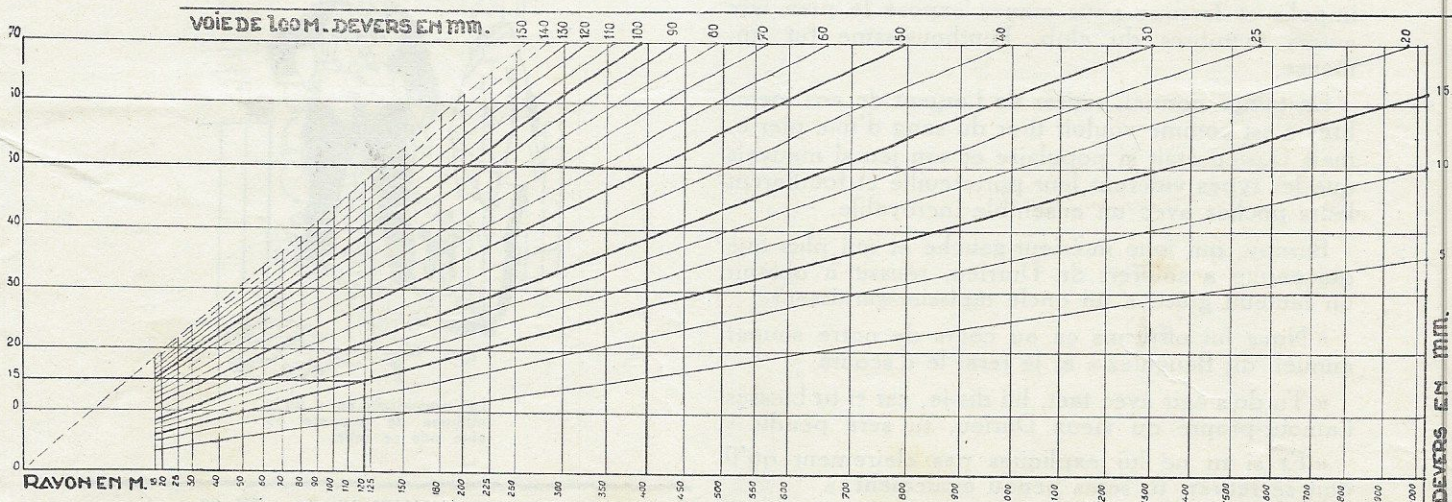
Exemple 1. On doit établir une voie de 1 m. de large au rayon de 120 m. Les circonstances locales limitent la vitesse à 15 km. à l'heure. On trouve sur le graphique que le devers doit être 15 mm.

N. D. L. R. Partant de la ligne horizontale, appelée abscisse du diagramme (Rayon en m.) posons le doigt sur le chiffre 120, remontons jusqu'à son point de rencontre avec la ligne

partant de l'ordonnée (ligne verticale où se trouve marqué la vitesse en km./h.).

Exemple 2. Dans une courbe de 400 m. de rayon, d'une voie de 1 m. de large, on relève un devers de 50 mm. Le graphique indique que la vitesse théorique dans la courbe est de 50 km./h.

N. D. L. R. : Pointons sur la ligne horizontale $R = 400$, puis, pointons au-dessus (devers en mm.) le chiffre 50. Nous voyons, qu'à l'intersection de la ligne oblique venant de 50 et de la ligne verticale partant de 400, part une ligne qui mène vers la gauche à l'indication 50 km./h.



NOS CONTES.

Extra-Time

Le samedi après-midi je joue avec notre équipe des « Tramboys » du dépôt de Sotteghem. Il paraît qu'avant-guerre nous étions toujours bien classés, mais cette année ce n'est pas brillant.

Dans le tournoi corporatif de la région nous n'avons encore que 2 points, et encore, nous les avons eus parce qu'un samedi un club ne s'est pas présenté sur notre terrain.

La semaine dernière, nous nous sommes réunis à quelques-uns après le match et nous avons discuté le coup.

« Soyons francs dit Baugnies, notre point faible, c'est ce pauvre vieux Durieu ».

Nous hochâmes la tête tristement.

Durieu est capitaine et centre-avant. Il y a des années, c'était un bon joueur, mais actuellement il joue comme une savate. Cette saison, il n'a pas marqué un seul goal. L'ennui, c'est qu'il est terriblement populaire. Chaque année il est élu capitaine et président du comité de sélection. Evidemment, il ne songe pas à quitter notre onze et personne n'a le courage de lui en parler.

« Nous ne pouvons pas le froisser, dit Soupart, mais nous devons trouver un moyen. »

Finet secoua la tête.

« Mais Durieu n'a-t-il jamais parlé de se retirer ? » objecta-t-il.

« Justement, dit Soupart, aujourd'hui un peu avant l'half-time, il a terriblement loupé une de mes passes et il m'a dit alors : « Je ferais mieux de renoncer au football et d'aller jouer aux billes ». Bien sûr, ce n'était qu'une de ces remarques idiotes qu'un homme fait dans certaines circonstances et le vieux Durieu n'a pas la moindre envie de se retirer. Mais cela nous permettra d'insinuer sans mentir, que nous lui avons entendu dire qu'il allait se retirer; et lorsque nous lui aurons offert un fauteuil et une paire de pantouffles, il n'osera pas faire autrement. »

Nous fûmes d'accord pour dire que c'était le meilleur moyen de nous débarrasser de Durieu sans être impolis et lorsque nous eûmes exposé le plan aux autres membres du club, l'enthousiasme fut immense.

En temps normal, retirer de l'argent de nos membres c'est comme vouloir tirer du sang d'une pierre, mais Durieu était si populaire et son jeu si mauvais que les types vidèrent leur portefeuille et fouillèrent leurs poches avec un ensemble incroyable.

Burnoy, qui joue intérieur-gauche et qui plus que quiconque a souffert de Durieu, réussit à obtenir un fauteuil grâce à un oncle tapissier-garnisseur.

« Nous lui offrirons ça au cours de notre souper annuel, dit Baugnies » et je ferai le discours.

« Tu dois agir avec tact, lui dis-je, car si tu blesses l'amour-propre du vieux Durieu, tu sera pendu. »

« Et si tu ne lui expliques pas clairement qu'il doit se retirer, tu seras pendu également. »

Notre souper annuel a lieu dans la grande salle du « Cheval Couronné » et il y a toujours de la bière à volonté, mais nous avons l'œil sur Baugnies afin qu'il garde son sang-froid. J'étais assis à côté de lui et Soupart était de l'autre côté et lorsqu'il commanda une « spéciale », je parvins à le distraire pendant que Soupart buvait son verre.

Lorsqu'il commanda une autre « spéciale » Soupart sut le distraire tandis que moi je buvais son verre par erreur. Après un petit temps, il devint positivement furieux, mais nous réussîmes à le convaincre que c'était pour le bien du club et il se calma.



Je dois dire que notre ami Baugnies fut épanté. Il trouva des mots pour dire tout ce que notre club devait à Durieu et quel as il avait été dans le passé et combien nous avions été émotionnés lorsque les rumeurs de sa prochaine démission avaient commencé à circuler et comment nous avions tous participé pour lui offrir un fauteuil et une paire de pantouffles, afin qu'il pût jouir d'un repos bien mérité.

Les cadeaux furent présentés au milieu d'un tonnerre d'applaudissements, puis Durieu se leva pour répondre.

« J'ignore comment vous avez appris que j'allais cesser de jouer après le match de samedi prochain » dit-il aimablement, parce que je n'en avais parlé qu'à ma femme. Le fait est que j'avais l'intention de me consacrer à mon potager.

Mais après ce que notre ami Baugnies a dit sur les services que j'ai rendus au club, je sens que je serais un faux-frère si je vous laissais tomber, aussi j'ai décidé de rester parmi vous jusqu'à la fin de la saison. »

A. V. E.



Le prestidigitateur : mille millions de tonnerre où ai-je mis ce billet !