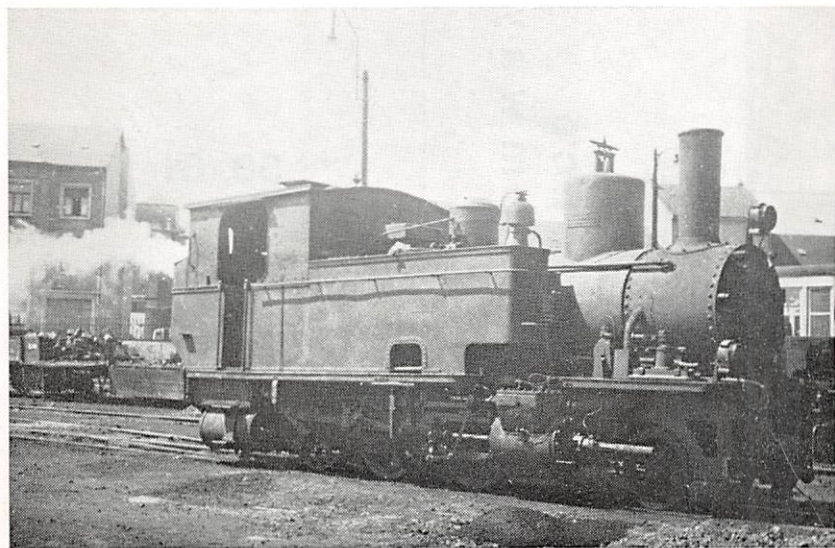


3/12/74



# présence du tramway

50-51

bulletin d'information

de l'association pour le musée du tramway

périodique trimestriel

13e année / III. IV.  1974  prix 75 fr.

édit. resp.: Jean de Meurs - av. Delleur 47 - 1170 Bruxelles

**pré  
s  
e  
n  
c  
e  
  
d  
u  
  
t  
r  
a  
m  
w  
a  
y**

**50-51**

**13e année**

**s o m m a i r e :**

- Les chemins de fer à voie étroite du Grand-Duché de Luxembourg
- Noël en trams

---

Notre photo de couverture : Locomotive CFL 351 à Luxembourg-Bonnevoie  
3 août 1953

# LES CHEMINS DE FER A VOIE ETROITE DU GRAND-DUCHE DE LUXEMBOURG

1880-1957

par Ch. Mayer (suite 8)

cfr. nos éditions n° 36 (1971) à 43 (1972)

## CHAPITRE III : LE MATERIEL ROULANT

La reconstitution complète du parc de matériel roulant des différents réseaux depuis les origines n'a pas été possible, faute de documentation suffisamment détaillée. Ainsi, les recherches se sont basées essentiellement sur quelques rares photos anciennes et divers articles de presse où, en général, les détails techniques sont négligés. Le seul document valable date de 1946 et reproduit l'effectif du matériel roulant au lendemain de la deuxième guerre mondiale. Il a servi à l'évaluation de la valeur de reprise du matériel par les CFL. Mais à ce moment, une partie du matériel d'origine avait déjà disparu ou avait subi de profondes modifications.

Des renseignements complémentaires ont été obtenus soit du constructeur, soit, pour la plupart, de personnes spécialisées en la matière, auxquels l'auteur doit toute sa reconnaissance. De nombreuses lacunes subsistent néanmoins et le lecteur voudra excuser certaines imprécisions. Tous renseignements complémentaires permettant le redressement d'erreurs ou fournissant des détails inédits sont les bienvenus. Ils feront bien sûr en temps utile l'objet de mises au point.

### PREMIERE PARTIE : LES LOCOMOTIVES

#### 1. Chemins de fer secondaires luxembourgeois.

Il est normal que ce réseau créé à l'initiative de la Société Suisse de construction de Locomotives et de Machines de Winterthur ( SLM ), ait reçu la majeure partie de son matériel de traction de ces ateliers.

Les locomotives étaient à l'origine destinées spécifiquement à l'une des lignes isolées et numérotées chaque fois à partir de 1. A l'instar de nombreux réseaux de l'époque, elles reçurent des noms de localités desservies.

Pour la construction et le début de l'exploitation de la ligne de Remich furent mises en service en 1881 trois locomotives, suivies en 1883 d'une quatrième. Elles furent numérotées 1 à 4. Il s'agissait d'engins du type tramway à chassis intérieur et à deux essieux moteurs accouplés, actionnés par un mécanisme à balanciers du système Brown. Ce système, appliqué avec succès par la SLM à l'époque, permettait une longueur réduite de la locomotive, un mécanisme simple et une commande aisée. Le balancier, qui se trouvait au centre de la locomotive, était actionné par les pistons placés à l'avant, sur le chassis, à hauteur de la boîte à fumée, et attaquait l'essieu arrière. La locomotive disposait d'un poste de conduite à chaque extrémité et était recouverte d'une toiture.

Pour la ligne de Larochette, les CFL disposaient au début de deux locomotives semblables numérotées 1 et 2. L'origine de ces locomotives n'a pu être élucidée. Elles différaient des précédentes par la présence d'un abri à une extrémité et par l'absence de la toiture. Elles étaient également à deux essieux moteurs actionnés par un mécanisme à balanciers du système Brown. Ceci permet d'affirmer qu'elles ont du sortir des ateliers SLM, bien que ceux-ci ne l'ont pas confirmé. Aussi s'agit-il sans doute d'engins acquis d'occasion à un autre réseau. Vers 1900 ces deux locomotives furent renumérotées 11 et 12.

Ces locomotives s'avérèrent rapidement d'une puissance trop faible et insuffisantes en nombre pour assurer le trafic croissant. Entretemps, la SLM avait développé, à partir du type à deux essieux, reproduit également pour d'autres réseaux, une locomotive type tramway à trois essieux moteurs actionnés toujours, bien entendu, par un mécanisme à balanciers. Toutefois à l'encontre des engins précédents, les balanciers étaient placés à l'avant et attaquaient l'essieu avant. Ce type rencontra à la fin du siècle dernier un énorme succès et fut livré à de nombreux réseaux de tramways urbains et suburbains. Signalons qu'en Suisse de telles locomotives circulaient à Bâle ( BTB ), Berne (SSB et BWB), Genève ( GV et VE ). En 1894, la SLM livra deux unités aux chemins de fer secondaires luxembourgeois, où elles furent numérotées 5 et 6. En 1900, deux nouvelles unités, numérotées 7 et 8, venaient compléter le parc de matériel moteur. En 1905, la SLM livra encore deux unités supplémentaires du même type. Toutefois ces dernières locomotives avaient été construites en 1894 pour les tramways urbains de Berne ( SSB, Städtische Strassenbahn Bern ). Devenues disponibles en 1902 par suite de l'électrification de ce réseau, elles avaient été rachetées par SLM en vue d'une réutilisation éventuelle. L'ensemble de la locomotive de ce type était également recouvert d'une toiture. Les deux postes de conduite étaient déjà partiellement vestibulés. Les roues et les mécanismes étaient entièrement protégés. Des trappes de visite permettaient l'accès à ces organes pour l'entretien.

Il semble peu probable que toutes les locomotives d'origine aient encore été en service lors de la reprise du réseau par les CVE en 1934. En 1939 l'effectif ne comprenait plus que deux unités de la série 5 à 10. Il reste à signaler qu'en Suisse deux locomotives de ce type subsistent dans leur état d'origine de locomotive-tramway. L'une d'elles, portant le numéro 18 des tramways de BERNE, est exposée à la Maison Suisse des Transports à Lucerne. Construite en 1894 ( SLM n° 890 ), cette locomotive provient du même lot que les deux locomotives 5 et 6 des chemins de fer secondaires luxembourgeois.

En 1906 arrivait sur le réseau une locomotive rachetée au chemin de fer suisse Montreux-Oberland Bernois ( MOB ), où elle avait servi à la construction de la ligne Montbovon-Zweisimmen, exploitée comme le tronçon Montreux-Montbovon à l'électricité dès la mise en service régulier. Cette locomotive fut suivie en 1918 par une deuxième machine similaire de même provenance. Les deux locomotives avaient porté au MOB les désignations G 3/3 1 et 2 et les noms " Montreux " et " Zweisimmen ". Au chemin de fer secondaire elles reçurent les n° 13 et 14. Elles avaient été construites en 1903 par les ateliers de la SLM à Winterthur. Il s'a-

gissait de locomotives-tender à 3 essieux, à châssis extérieur et à mécanisme extérieur système Walschaerts. Au fil des années ces locomotives subirent certaines modifications qui changèrent légèrement leur aspect. Elles faisaient partie d'un lot de seize unités construites de 1887 à 1903 pour les réseaux suisses J-S ( Jura-Simplon : ligne du Brunig incorporée depuis au réseau CFF ), BAM ( Bière-Apples-Morges, aujourd'hui électrifié ) et MOB. Une locomotive de ce type a été préservée en Suisse et fait maintenant du service sur le chemin de fer touristique Blonay-Chamby.

Les locomotives 13 et 14 avaient été affectées à la ligne Luxembourg-Remich. Avant 1919 et après 1944 on les voyait aussi régulièrement sur la ligne d'Echternach.

Ce ne fut qu'en 1930 que deux nouvelles locomotives furent mises en service. Depuis la fin de la deuxième guerre mondiale, les liens qui avaient existé entre les chemins de fer secondaires et la SLM Suisse s'étaient peu à peu relâchés. Aussi les deux nouvelles unités, numérotées 15 et 16, sortaient-elles d'un atelier belge, en l'occurrence les ateliers de Haine Saint-Pierre. Ces engins à trois essieux accouplés se distinguaient des autres locomotives par leur aspect massif et leur puissance. Précédant de peu les automotrices confortables, ces locomotives avaient inauguré une époque de renouveau des voies étroites pendant l'entre-deux-guerres. Elles ont sans doute permis le retrait du service de la plupart des locomotives d'origine, trop légères et trop faibles, qui avaient été en service pendant plus d'un quart de siècle.

## 2. Chemins de fer cantonnaux.

Réalisé avec l'aide financière belge, il est parfaitement compréhensible que le matériel roulant de ce réseau provenait d'ateliers belges. Le service débuta avec cinq locomotives, construites en 1888 par la Société Saint-Léonard. Numérotées 1 à 5, elles correspondaient au type 4AC de ce constructeur, réalisé pour différents réseaux étrangers ( Espagne, Liban, ... ). La SNCV possédait elle-aussi quatre unités similaires ( type 5 ).

Il s'agissait de locomotives à trois essieux d'aspect classique, avec abri de conduite à l'arrière et soutes à eau le long de la chaudière.

En 1898, deux locomotives du même type venaient renforcer le parc d'engins de traction des chemins de fer cantonnaux. Elles reçurent les numéros 6 et 7. Par rapport aux machines du premier lot elles se différenciaient par quelques détails et un poids légèrement supérieur.

Ces locomotives existaient encore toutes lors de la constitution des CVE et furent même encore incorporées au parc des CFL après la dernière guerre. Leur longévité s'explique sans doute du fait que les cantonnaux ne disposaient pas moins de sept locomotives et quatre automotrices pour leurs deux lignes à trafic faible.

## 3. Chemins de fer vicinaux.

Ligne Bettembourg - Aspelt.

Pour l'exploitation de cette courte ligne au profil

facile. les ateliers de Tubize livraient en 1899 deux locomotives du type tramway, numérotées 1 et 2. Une troisième locomotive identique fut livrée par le même constructeur en 1901.

Ces engins, dont aucune vue n'a pu être retrouvée, ont du correspondre d'après leurs caractéristiques, au type 4 de la SNCV, construit également par Blanc-Misseron pour divers réseaux secondaires français.

Il s'agissait de locomotives à deux postes de conduite partiellement vestibulés et recouvertes par une toiture sur toute leur longueur. Les essieux et le mécanisme étaient protégés par des panneaux rabattables.

Ligne Luxembourg - Echternach.

Rappelons que par sa conception et son tracé cette ligne se distinguait sensiblement des autres lignes à voie métrique, qui pour la plupart avaient été établies comme tramways routiers, avec les servitudes qui en résultaient.

Pour l'exploitation de cette ligne, les responsables avaient choisi des locomotives du type articulé " Mallet " à quatre essieux moteurs actionnés par groupes de deux. Signalons que la particularité du système " Mallet " réside dans la présence d'un train moteur arrière fixe qui porte l'arrière de la chaudière, et d'un train moteur semblable mobile autour d'une articulation portée par le train arrière. Le train avant porte une glissière en forme de segment de cercle sur laquelle repose l'avant de la chaudière. Le train arrière est actionné par deux cylindres à haute pression alors que le train avant l'est par deux cylindres à basse pression. Ce type d'engin se prêtait particulièrement à une ligne sinueuse au profil difficile.

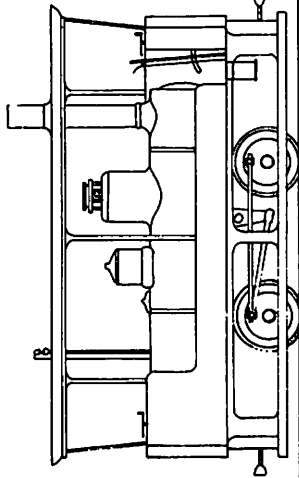
Quatre locomotives de ce genre furent livrées en 1904 par les ateliers de Graffenstaden de la Société Alsacienne de Constructions Mécaniques ( S.A.C.M. ). Elles dérivait d'un type réalisé pour la première fois en 1893 pour le réseau de la Corse des Chemins de Fer Départementaux et reproduit pour de nombreux réseaux. Ces locomotives numérotées 01 à 04 avaient l'aspect classique avec abri arrière et soutes à eau le long de la chaudière. Au début elles portaient des panneaux rabattables pour recouvrir les roues et les mécanismes. Ces dispositifs très gênants furent rapidement enlevés.

En 1933 les quatre locomotives reçurent de nouvelles chaudières leur donnant un aspect plus lourd. En même temps les cylindres avant furent munis de pistons à contre-tiges.

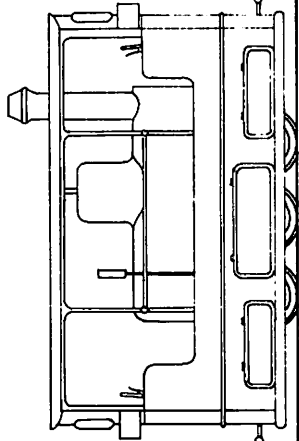
En service jusqu'à la fin de l'exploitation ferroviaire à voie métrique, ces locomotives étaient les plus imposantes du parc. En dehors de leur ligne habituelle elles circulaient, au début occasionnellement et, vers la fin, régulièrement sur la ligne de Remich.

Après la première guerre mondiale et au moment de la reprise de l'exploitation de la ligne d'Echternach par le Prince Henri, il s'avéra indispensable de renforcer le parc d'engins de traction pour subvenir aux défaillances des locomotives en service ininterrompu depuis leur construction et dont l'entretien avait souffert pendant les années de guerre. D'autre part le renfort par des locomotives des chemins de fer secondaires, qui avaient exploi-

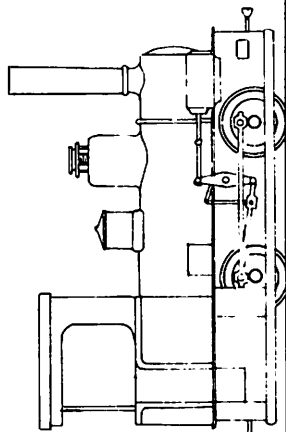
1 - 4



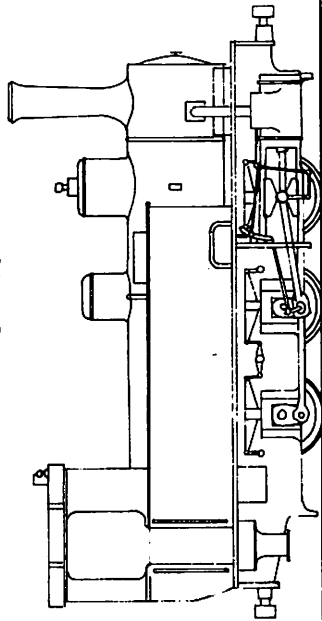
5 - 10



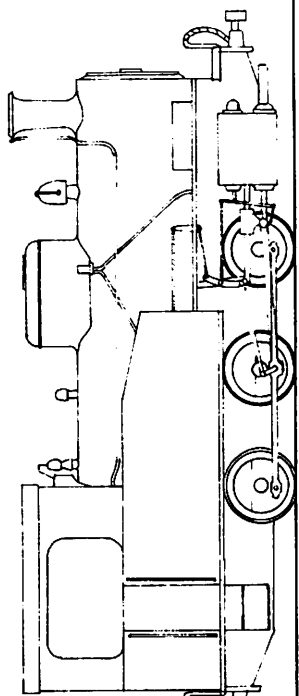
11 - 12



13 - 14



15 - 16



**CHEMINS DE FER SECONDAIRES  
LUXEMBOURGEOIS**

**DIAGRAMMES DES LOCOMOTIVES A VAPEUR**

té la ligne auparavant, n'était plus possible. Ainsi, on racheta aux Chemins de Fer Rhétiques en Suisse ( Rh.B. ) trois locomotives devenues disponibles à la suite de l'électrification. Elles avaient été construites en 1889 par SLM pour le chemin de fer Landquart - Davos ( LD ), prédécesseur du Rh.B. Elles avaient porté sur ces réseaux les n° 3 et 5 et les noms de " Davos, Flüela et Engadin ". Ces locomotives-tender à trois essieux couplés et à un essieu porteur à l'avant avaient été destinées au dur service de montagne. Ainsi elles devaient remorquer en rampe de 45 pour mille un train de 45 tonnes, à la vitesse de 15 km/h. L'exigence d'un poids par essieu limité à 8,5 tonnes avait imposé l'emploi d'un essieu porteur supplémentaire. Ces locomotives avaient un châssis extérieur et un mécanisme également extérieur. Cette disposition était analogue à celle des locomotives 13 et 14 des chemins de fer secondaires.

Les locomotives rachetées aux Chemins de fer Rhétiques provenaient d'un lot de seize unités, construites à quelques détails près, suivant les mêmes dessins. La première machine de ce lot subsiste encore aujourd'hui, toujours en Suisse, où elle a repris du service sur le Chemin de Fer Touristique Blonay-Chamby.

Il semble que les trois locomotives réutilisées sur la ligne vicinale y aient reçu les numéros 53 à 55. Elles ont été incorporées en 1934 aux CVE et ont continué à faire du service jusqu'à la fin du réseau.

#### 4. Chemin de fer Prince - Henri.

Pour l'exploitation de sa courte et unique ligne à écartement métrique, le chemin de fer Prince - Henri ( PH ) avait mis en service, en 1904, deux locomotives-tender à trois essieux moteurs, construites par les ateliers de la Meuse à Liège. Elles constituèrent la série N et reçurent les numéros 311 et 312.

#### 5. Le réseau unifié.

D'après les documents il semble, que les locomotives récupérées des réseaux précurseurs des CVE y ont conservé leurs anciens numéros, ce qui en principe ne présentait aucune gêne puisqu'elles restaient affectées à leurs anciennes lignes. Pour les distinguer elles étaient groupées en séries désignées par une lettre et un nom caractérisant le type ou la provenance:

<u>SERIE</u>	<u>NOM</u>	<u>PROVENANCE</u>	<u>NUMEROS</u>
A	Mallet	Chemins de fer Vicinaux	01 à 04
B	Suisse	Chemins de fer Vicinaux	53 à 55
C	Tubize	Chemins de fer Vicinaux	1 à 3
D	Suisse	Chemins de fer Secondaires	13 à 14
E	Haine St.Pierre	Chemins de fer Secondaires	15 à 16
F	Suisse	Chemins de fer Secondaires	5 à 10
G	St.Léonard	Chemins de fer Cantonnaux	1 à 5
H	St.Léonard	Chemins de fer Cantonnaux	6 à 7
J	La Meuse	Inconnue	11

Notons que l'origine de la locomotive 11 de la série J est inconnue, mais il ne peut certainement pas s'agir de la locomotive de même numéro en service aux Chemins de Fer Secondaires.



Ce tableau ne comprend pas les locomotives du réseau PH, qui ne fut pas intégré au réseau des CVE.

Durant l'occupation allemande et après l'incorporation du réseau des CVE et PH aux chemins de fer du Reich ( DR ), les locomotives reçurent des numéros conformément au schéma en vigueur, qui prévoyait pour la voie étroite le numéro de série 99.

L'affectation des locomotives était la suivante en mai 1939:

<u>SERIE</u>	<u>LIGNES</u>
A	Luxembourg - Echternach
B	Luxembourg - Remich
C	Bettembourg - Aspelt ( loc 1 et 2 ) Cruchten - Larochette ( loc 3 )
D	Luxembourg - Remich
E	Luxembourg - Remich
F	Cruchten - Larochette
G	Noerdange - Martelange ( loc 1, 3, 5 ) Diekirch - Vianden ( loc 2 et 4 )
H	Noerdange - Martelange ( loc 6 ) Cruchten - Larochette ( loc 7 )
J	Noerdange - Martelange

Après la libération toutes les locomotives étaient restées sur place à l'exception des deux survivantes de la série F, qui, après immatriculation à la DR ont quitté le territoire du Grand-Duché, pour ne plus y revenir.

Dès leur constitution provisoire, les CFL se sont attachés à remettre en état de marche le parc d'engins de traction qui avait subi de graves dégradations par suite de faits de guerre et défaut d'entretien.

Les locomotives furent renumérotées d'après un schéma analogue à celui adopté pour les locomotives à voie normale dont il ne se distinguait que par l'usage de numéros à trois chiffres au lieu de quatre. Les deux premiers chiffres constituaient le numéro de série alors que le troisième représentait le numéro d'ordre. Le premier chiffre du numéro de série indiquait le nombre des essieux moteurs tandis que le deuxième chiffre était choisi en fonction du poids de la locomotive. Les nouveaux numéros se présentaient comme suit:

<u>SERIE</u>	<u>NUMEROS</u>	<u>Anc. série CVE / PH</u>	
30	301 à 303	C	Tubize
31	311 à 315	G	St. Léonard
32	321 à 322	H	St. Léonard
33	331	J	La Meuse
34	341 à 342	D	Suisse
35	351 à 353	B	Suisse
36	361 à 362	N	PH
37	371 à 372	E	Haine St.Pierre
40	401 à 404	A	Mallet

Le parc de locomotives à vapeur à voie métrique des CFL comprenait donc au lendemain de la guerre, vingt-quatre unités, dont certaines n'ont plus fait de service vu leur mauvais état.

Au début, les CFL peignaient leurs locomotives en vert foncé, plus tard en noir. Les traverses de tête étaient toujours peintes en rouge signal.

Les locomotives de la série 30 devaient encore être reconstruites par les CFL ( suppression des deux postes de conduite et de la toiture ). Au moins la locomotive 301 fut ainsi modifiée et remise en service sur Cruchten - Larochette. Après la suppression de cette ligne elle fut garée pendant plusieurs années au dépôt de Luxembourg - Bonnevoie.

( à suivre )

## NOEL EN TRAMS

(un conte de Noël de Baron)

Il y a paille plus que cent ans, le 4 avril 1864, naissait dans une humble chaumière brabançonne de la frontière linguistique, Constant Vander Stappen.

Le jour du baptême, l'oncle Eusèbe, cantonnier communal et la tante Palmyre, rebouteuse du village furent faits parrain et marraine du " p'tit Constant ".

Dans le discours improvisé au goûter familial, parrain Eusèbe déclara, à tous les parents et amis venus admirer le poupon, que le nombre 4 serait désormais le chiffre fatidique de la famille Vander Stappen. Il rappela qu'il avait eu quatre enfants, que chacun des quatre avait fait les quatre maladies infantiles : rougeole, scarlatine, croup et oreillons et que, le petit Constant, étant né le jour quatrième du quatrième mois de l'année '64, il n'y avait plus de doute possible quant à l'horoscope.

La tante Palmyre, de son côté, révéla que le bébé, son filleul, était stigmatisé de quatre taches de naissance dans le dos, ce qui était significatif. L'avenir devait confirmer de façon précise les prophétiques prévisions de ceux qui, aux Fonts baptismaux, avaient répondu " Credo ".

\*  
\* \* \*

En 1884, se constituait la Société Nationale des Chemins de fer Vicinaux qui s'était assigné le but de transporter de commune en village par les bourgs et les hameaux, des personnes et des marchandises. Cette société devait rapidement contribuer à l'épanouissement, au développement et au rayonnement de l'expansion commerciale, économique, agricole et industrielle du pays.

Ses ingénieurs dessinèrent les plans d'une ligne qui devait relier l'historique et morne plaine brabançonne de l'Empire à la Capitale belge.

Constant Vander Stappen a 20 ans. Depuis quelques années, il seconde son parrain tout du long des routes communales dans ses travaux d'entretien ou de restauration.

Et, ce filleul de brave cantonnier fut l'un des premiers du nombre à introduire une demande d'emploi de piocheur pour l'édification de la voie ferrée secondaire, expression mystique et consacrée de l'époque.

Monsieur le curé se chargea de faire parvenir la demande d'emploi de son paroissien illettré, près la S.N.C.V. où il avait d'ailleurs un beau frère ingénieur.

La demande doublée d'un coup de piston... mais n'anticipons pas, fut agréée, et Constant, engagé comme piocheur sous le numéro matricule 4.

La semaine d'après, un messenger de Braine l'Alleud arrêta son attelage hippomobile devant la chaumière Vander Stappen et y déposa un volumineux colis que l'on ouvrit, le soir, en présence de toute la famille convoquée, parrain en tête.

Le paquet recelait un magnifique ensemble de velours côtelé, pantalon et gilet, une casquette " avec des affaires brodées dessus " et un papier.

- Palmyre, allo chercher M<sup>o</sup>ssieu le curé pour voir qu'est-ce qui n'a d'écrit là d'sus !

- Bonsoir à tous, mes chers paroissiens. Que le bon Dieu vous bénisse !

- Merci M<sup>o</sup>ssieu le Curé !

- Eh bien, que puis-je pour vous mes enfants ?

Et, Eusèbe Vander Stappen :

- M<sup>o</sup>ssieu le curé, l'autre semaine, vous avez envoyé aux chemins de fer vicinaux une lettre de piocheur pour Constant. Et cet après-midi, Désiré, de Braine, est venu nous apporter un beau paquet avec un papier qu'on voudrait bien savoir ce qu'il y a dessus.

- Oh oh, fit M. le curé, admiratif... Voici d'abord un uniforme tout neuf et une casquette avec 4 lettres...

- Combien de lettres, coupa Vander Stappen ?

- Quatre : S.N.C.V., c'est le sigle de la société !

- Quatre lettres ! murmura Vander Stappen aîné en poussant Palmyre du coude. Tu vois ?... le chiffre du gamin.

Monsieur le curé poursuivit :

- Voici la lettre... Ah... bonnes nouvelles...

" Monsieur Vander Stappen, Constant ,

" Suite à votre lettre du 14 de ce mois, nous avons le plaisir de vous faire savoir que notre Société a pris votre demande en considération et engage vos services à titre de piocheur. Nous chargeons un messenger de vous livrer l'uniforme de travail ad hoc.

" Veuillez prendre contact avec le chef d'une gare que nous avons fait ériger à Pariswart, à quelques minutes de chez vous. Cet agent de notre Société vous communiquera toutes directives utiles. Vous serez immatriculé sous le numéro 4.

( Eusèbe Vander Stappen pousse encore son épouse du coude ).

" Agréez, M. Vander Stappen, Constant, de la considération distinguée de notre Société, l'expression patronale et dévouée.

Et le parrain ému, aux larmes :

- M<sup>o</sup>ssieu le curé, c'est beau l'instruction et vous n'avez beaucoup.

Grâce à vous, le gamin de mon frère ne sera plus un pauvre orphelin, aide cantonnier communal. Il aura une situation dans une grosse affaire pleine d'avenir. Merci de tout notre coeur. Vous prendrez bien une petite goutte ?

- Oh, nous les ecclésiastiques, nous nous devons de ne pas verser dans ces péchés véniels ...

- En attendant, Palmyre, versez toujours dans les verres du jour de notre mariage ! C'est pas du pequet de chez l'épiccrie, sais-tu, Mōs-sieu le Curé, c'est du que Palmyre fabrique quand elle a un malade qui va crever. Pour ravigoter un mort, rien de tel ... Santé !

Et tout le monde trinqua au succès de la carrière du nouveau piocheur n° 4 de la S.N.C.V.

\*  
\* \* \*

Constant Vander Stappen ne capitulait pas devant la tâche. Travailleur assidu, consciencieux, ordonné, il était un véritable modèle pour ses pairs. Le labeur accompli, l'orphelin rentrait le soir au logis de ceux qui l'avaient adopté, pour bricoler et rendre mille petits services à l'oncle et à la tante.

Grâce à l'ardeur obstinée de Constant et de ses collègues dont il n'avait pas tardé à devenir le chef d'équipe, la ligne vicinale de Bruquecelles à Oie-ter-loo avait étendu vers le Sud de la Capitale sa longue épine dorsale de quelque cent cinquante hectomètres.

S'inspirant de l'oeuvre, de l'utilité et de la nécessité du chemin de fer normal dans les grands axes, la S.N.C.V. truffa le pays d'un admirable réseau de chemins de fer secondaires où, bientôt, s'affairaient, tel l'araignée sur sa toile, d'innombrables et sympathiques petites locomotives carrées à la carapace vert grenouille ou bouteille, à la moustache écarlate, à la face bourgeonnante, aux poumons d'acier.

Vander Stappen en profita pour proposer à la S.N.C.V. sa reconversion de travailleur et prendre du galon.

Lâchant pioche, pelle et tirefonds, il introduisit une demande de conducteur machiniste à vapeur. Seize années de service, matricule n°4, ça en impose et, la demande fut reçue.

Deux années durant, c'est la règle, Constant fut d'abord chauffeur puis aide mécanicien de locomotive. Lorsqu'il fut apte à lire un manomètre, à traduire un indicateur de pression, à jauger le pourcentage d'une rampe, il fut versé dans les convois à vapeur comme machiniste.

Quelle fierté, qu'les yeux malicieux, quand il vous parlait de " SA " machine. Rentré au dépôt après la lourde et noire journée de labeur, Constant demeurait bien tard auprès de sa loco à la nettoyer, l'astiquer, la choyer, la rendre toute pimpante pour l'endemain.

\*  
\* \* \*

Tous ceux qui, promptement devinrent les usagers assidus de la ligne connaissaient bien le populaire machiniste local qui, du haut de l'étroite plateforme de sa " type 174 " où il était juché avec le chauffeur, sarrau bleu, calot noir, mouchoir rouge à pois blancs, répondait par un amical et large geste de la main ou... d'un coup de sifflet étouffé aux salutations de M. le Curé, M. le Notaire, M. le Docteur, M. le Maire, du garde champêtre, du forgeron, de la laitière, du maquignon, de la porteuse d'eau, du messager, même, qu'il n'allait pas tarder à détrôner de ses offices...

Peu après son entrée aux Vicinaux, Constant avait épousé Augusta la fille du facteur Briefträger, un Alsacien d'origine, descendant de quelque grognard et transplanté là avec les troupes de l'Empereur.

De ce mariage était né un gros garçon qu'en l'Honneur de, on nomma Napoléon. Napoléon Vander Stappen : un nom haut en couleur et en bilinguisme.

Lequel passa les heures dorées de son enfance à bord de la machine 174 paternelle au cours des manoeuvres de sortie ou de rentrée au dépôt. Au regard de Napoléon, ce grand jouet éclip-sait tous ceux que St Nicolas aurait pu lui apporter. A dix ans, il connaissait SANS pouvoir y toucher pourtant, l'usage de toutes les manettes, de tous les robinets, de tous les leviers que les deux mains de son père ( qui paraissait en avoir huit ) actionnaient, tournaient, tiraient, manipulaient avec une dextérité sans pareille.

\* \* \*

1900 : la Belle Epoque. Le " passage " du siècle se fait sous le règne du TRAM à vapeur. Il était de toutes les fêtes, de toutes les cérémonies et, forcément, de tous les déplacements. Allant tout frétilant du train de sénateur de la tortue de la fable de LaFontaine ( que de génitifs ) il déposait ça et là sa clientèle disparate, éjectant aux arrêts de village : de SON wagon de I classe, Belles à crinolines ou frou-frous, Messieurs en redingote et haut de forme, de ses voitures de II classe, de rougeaudes fermières ou de furonculeux valets d'écurie, enfin, de son ultime attelage, souvent, un wagon mixte à fourgon-bagages, un couffin de mesagerie, un panier à canards, un cageot de céleris, parfois un chien errant, voire l'ivrogne du village.

C'était le bon temps, c'était la Belle Epoque : Des valses brunes, des Ponts de Paris, des chevaliers de la lune: OUI Des permis de conduire ou des codes de la route: NON.

Et c'est bien pour cela qu'entre deux hameaux, lorsque le petit TRAM à vapeur, très pudique, lâchait entre deux digues de blés murs jaspés de coquelicots, d'incandescentes défécations qui mettaient parfois le feu dans la folle broussaille, NAPOLÉON Vander Stappen, fier comme une dogaresse " tenait " les manettes, actionnait les barillets, surveillait les compteurs et dirigeait la 174 pendant que le papa Constant roulait le papier blanc d'une cigarette entre ses doigts noirs de houille.

Hélas... le monde ingrat, avec ses empiriques velléités de progrès et de snobisme, entendait avancer plus rapidement. La toute bonne chaudière à vapeur du français Papin, de son prénom Denis, est dépassée. Elle prend de la bouteille... de la bouteille de Ley e.

\* \* \*

1904 : l'électricité, cette fée, fait son apparition, aborde puis envahit l'industrie. A l'avant garde du modernisme, soucieuse du confort de ses voyageurs, la S.N.C.V. donne ( des coups de pied ) dans le panneau ( de ses locomotives ) et électrifie l'un de ses réseaux limitaires.

La première ligne vicinale belge exploitée en électrique fut celle de l'Espinette, mémorablement populaire au coeur et à l'esprit des vieux bruxellois pour qui elle représentait la ligne de l'évasion, tout du long des magnifiques frondaisons de l'incomparable Forêt de Soignes.

Napoléon Vander Stappen, 19 ans, fils de l'un des premiers agents de la Société, introduit une demande de conducteur électrique, appuyée par un élogieux curriculum vitae du Chef de dépôt paternel qui a remarqué la compétence du jeune homme. Candidature acceptée.

La vapeur est bien plus compliquée, dont il a violé tous les secrets. L'électricité ?... il en a vu un prototype au cours des essais de la ligne : trois manettes, un rhéostat, une clavette de marche AV-AR, une manivelle de frein à main mécanique, c'est tout.

Napoléon Vander Stappen est affecté sous le numéro frontal et claviculaire 3024, à la conduite de l'une des premières voitures à traction électrique immatriculée sub 4.

Il ne tarda pas à épouser Joséphine, la fille du chef de dépôt avec laquelle, toute sa jeunesse durant, il avait joué à bord des convois à vapeur.

De cette union impériale naquit en 1906, une fille Marie Louise. Pour la première fois, le chiffre 4 ne caractérisait pas la famille Vander Stappen. Après Eusèbe, Constant, Napoléon, la lignée changeait de voie et de sexe dans cette famille vicinale de vieille souche.

Mais, chassez le naturel... il y eut d'autres enfants: 1910, Marie-Camille, 1914, Hector, 1918, deux jumelles, Nicole et Martine.

Et ce fut tout car il fallait déjà besogner dur pour nourrir, habiller, chausser cette famille nombreuse.

A longueur des journées de 10 et 12 heures de cette ( belle ) époque-là, Napoléon Vander Stappen drainait, selon les heures, les maraîchers, les manoeuvres, les écoliers, les employés, les commerçants, les voyageurs de commerce à bord de son infatigable 4 électrique, entre Bruxelles et l'Espinette.

Le rêve de son père Constant aurait été de " faire " la ligne comme receveur, avec son fils. Mais, le pauvre ne savait pas compter. L'école, en ces temps-là, était pour les riches. Le TRAM à vapeur n'était pas mort, bien sûr, ses lignes continuaient à zâbrer les campagnes et, celle de Waterloo prenait en correspondance vapeur la ligne de l'Espinette. Il était donc fréquent pour les Vander Stappen père et fils, de se rencontrer et d'échanger le bâton rouge au point de relais.

Pour percevoir le prix des parcours, on avait adjoint à Vander Stappen junior, le receveur n° 3024, Horace Tramegnies, fils d'un mineur borain transplanté en Brabant.

Aux points terminus, les deux hommes aimaient, en les enfilant en perles, à échanger des propos de métier. Napoléon parlait-il de sa lignée vaporeuse, l'autre racontait sa lignée charbonnière.

Et, zébrant d'un adroit coup de langue la cigarette qu'il venait de rouler, il déclarait, après avoir craché " La Houille, c'est tout po faire del'vapeur ! " Et puis, j'ai un nom plus tram que toi sais-tu mon p'tit : Tramegnies ... hain ?...

Sur cette boutade, le borain plaquait au fond de sa casquette la demi cigarette que les 4 minutes de halte ne lui avaient pas permis d'achever et, Truuitt ! coup de sifflet, Ding-Ding, coups de sonnette, le vaillant TRAM 4 repartait pour.....

\*  
\* \* \*

Les années passèrent: 1914, la première guerre mondiale. Le TRAM dédoublant admirablement le grand chemin de fer, mais moins surveillé que lui, rendit d'incomparables services. Aux fraudeurs, surtout. Et l'équipe Vander Stappen-Tramegnies ne se fit pas faute, pour son compte, d'importer clandestinement dans la boîte à tartines plafonnière " sacrée " ou, sous l'inviolable carter aux contrôleurs, des tonnes de beurre, des décalitres de lait, des centaines de quarterons d'oeufs et des kilos de tabac au nez, à la barbe et à la pointe ( du casque ) du teuton occupant et naïf.

1918 : C'est l'Armistice, le bon peuple bruxellois libéré reprend d'assaut, aux dimanches de l'été, SON cher petit TRAM de l'Espinette à la conquête des tartines au plattekees arrosées de gueuze ou de kriecken lambique et dévorées, en famille, sur de rustiques tables au bois à peine équarri, jaspées de fientes de poules ou de pigeons à l'abri de romantiques tonnelles ombragées.

Quand, au crépuscule dominical, le TRAM 4 a vomi, tout au long de la chaussée de Waterloo, la gamme bourgeoise à breughelienne de ses voyageurs, saouls d'air pur et de santé, il rentre au dépôt.

L'équipe Vander Stappen-Tramegnies, fatiguée mais heureuse d'avoir contribué à dispenser tant de bonheur, fait rapidement rapport et recette.

Car l'endemain matin, elle reprend la tâche quotidienne : maraîchers, journaliers, lycéens, employés auxquels est venue s'adjoindre une secte nouvelle, celle des vacanciers : entendez les gros hommes d'affaires qui, étourdis par les bruits de la ville où ils besognent le jour, ont fait construire à la campagne où ils partent se reposer la nuit.

Les années passent. 1924: Xème anniversaire de la guerre... Que tout cela est loin déjà...

Marie-Louise, la fille aînée de Vander Stappen, Napoléon, vient de fêter ses dix-huit ans; François, le fils d'Horace Tramegnies, a 6 mois de plus. Les enfants jouent ensemble depuis le berceau. De là à conclure que l'on pourrait unir le destinée des deux éphebes, il n'y a qu'un pas. Qu'un pas de clerc... Que celui de M. le Notaire de Pariswatt se charge de mettre sur papier, à la seconde et... en minutes.

- Tout ça, c'est très bien, remarque le père Tramegnies, mais il faudrait trouver une situation au gamin et, des pistons, comme y disent, je n'en ai pas !

- Moi, j'en ai, s'écria Vander Stappen... que veux-tu, quand on a débouté dans la vapeur... Et Napoléon d'écrire tout bonnement à la SNCV :

" Monsieur le Directeur général en Chef,

" Je soussigné Vander Stappen Napoléon votre dévoué agent n° 3004 ai

" l'honneur de tremper ma plume dans l'encre pour vous rappeler que  
" mon père Constant l'un de vos premiers agents ( casquette n° 4 )  
" depuis 40 ans au service de votre honorable Société, va être pen-  
" sionné. Moi-même son fils ( 20 ans de service le mois prochain )  
" j'ose introduire une demande d'emploi de receveur électrique pour  
" le fils de mon camarade d'équipe Tramegnies, qui pourrait alors de-  
" venir mon beau fils, dont auquel le mariage se ferait le 4 avril.  
" J'ose espérer que vous prendrez en considération la lignée vicinale  
" de ma famille et vous présente...."

Touché par cette naïve lettre, le C.A. de la Société  
répondit affirmativement. Et le 4 avril 1924 fut une journée faste  
pour les familles Vander Stappen et Tramegnies.

Elle marquait tout en un coup le 50e anniversaire du  
père Constant, sa mise à la retraite avec une décoration pour 40 an-  
nées de service voie/vapeur, la 20e année de service électrique de  
Napoléon, le mariage de Marie-Louise avec François et enfin l'entrée  
de celui-ci comme receveur à la Société, casquette n° 6444.

La S.N.C.V. se fit représenter par l'un de ses ad-  
ministrateurs à ces multiples cérémonies pour chacune desquelles el-  
le avait prévu un royal cadeau.

\*  
\* \* \*

Sur la populaire ligne de l'Espinette-Hut, le tra-  
fic voyageurs a acquis une importance remarquable. Une motrice seule  
ne suffit plus à absorber le contingent itinérant; on forme un convoi  
par l'adjonction d'une voiture remorque à laquelle est affecté  
le nouvel agent Tramegnies fils et où - désormais - tout se passera  
en famille.

Aux journées caniculaires de l'été, pluvieuses de  
l'automne ont succédé celles, plus piquantes de l'hiver. La sympa-  
thique baladeuse découverte aux rideaux à festons frangés couleur  
d'uniforme militaire, frileusement, a rejoint le fond des remises,  
d'où elle ne sera plus extirpée avant les prochaines Pâques fleuries.

Pour les jours de bise et de neige, une confortable  
remorque carrossée la remplacera dans laquelle le jeune receveur se  
livrera à d'incessants va et vient entre les banquettes de chêne,  
nues de IIe classe ou rembourrées de coussins capitonnés, couleur de  
fraise écrasée de Ie classe.

Tout l'monde servi ? ...Billets siouplait !...

\*  
\* \* \*

Le soir du 24 décembre 1924, selon le tableau des  
rôles du dépôt, la famille Vander Stappen-Tramegnies était de servi-  
ce pour la nuit du réveillon de Noël. Pas de chance ! De 21 heures à  
minuit, des heures creuses, des trajets à vide et, après minuit, une  
clientèle " en or " toute de femmes bacchantes aux dessous désordon-  
nés par de néo-Charlestons endiablés ou d'étudiants ivres brillant  
les prouesses du Cordonnier Pamphyle ou de 3 célèbres orfèvres...  
Tout cela dans un charivari de boules multicolores ( quand elles n'é-  
taient pas puantes ), de chapeaux de papier, de confetti, de scrupen-  
tins, de flèches sautées, de sablières largement ouvertes ou de freins  
semi-calés.



Cette disparate et tumultueuse clientèle avait coutume, pour être certaine d'y trouver place, d'envahir les convois aux têtes de ligne, plusieurs minutes avant l'heure du départ.

Voilà ce qui, depuis le début du siècle, attendait, lors des nuits de réveillons, le personnel tramviaire de service qui - heureusement - l'endemain " était congé " .

\*  
\* \*

Cette année-là, il faisait bigrement froid, la bise, depuis une semaine, cinglait au visage et quand, à la veille de la Nativité, les premiers convois matinaux sortirent des dépôts citadins, une neige poudreuse mais tenace recouvrait déjà les rues de la capitale dans lesquelles ils glissaient silencieusement, remettant dans les mémoires ce vers de José Maria de Heredia : " le piétinement sourd des légions en marche " .

A midi, au sortir de leurs collèges ou lycées, les écoliers narquois, lâches et téméraires guerilleros accablaient, en les canardant de froides boules blanches, les conducteurs trop vulnérablement encapuchonnés sur leurs plateformes découvertes.

L'équipe familiale qui n'était pas à l'abri de ces tirs de barrage inoffensifs mais glacés, les accusait avec bonhomie se disant qu'au dernier trajet, pour lequel elle était de service, les pourboires des voyageurs libationnés et cotillonnés les dédommageraient un peu de leurs pénibles et rigoureuses prestations.

Hélas, il n'en fut rien, au départ du moins.

Au célèbre et presque folklorique terminus de la Place Rouppe, la pendule du " Grand Café de Waterloo " marque 23 heures 35. En face, " Chez Bertha de Braine ", le régulateur accuse moins 23'. Prestige ? snobisme ? planche de salut des zatteculs ? nul ne saura jamais.

Mais la montre du chef-contrôleur, dans sa voiture-aubette, celles de Vander Stappen et Tramegnies " font 34 " et, on part à 39', c'est le règlement.

Les roucs dans la neige, à peine protégé par le squelettique feuillage des arbrisseaux de l'avenue du terminus urbain, à peine éclairé par deux quinquets à carbure de l'époque, le dernier convoi Espinette-Hut attend ses passagers ultimes et sporadiques.

Cette année-là, les bourgmestres de Bruxelles et des faubourgs avaient décidé de reporter l'heure de tolérance de fermeture des cafés de une heure du matin à l'aube.

Ipsa facto, les réveillonneurs choisirent de rentrer avec le premier TRAM de l'endemain plutôt qu'avec le dernier de la veille.

A 23 heures 39' le convoi des Vander Stappen s'ébranlait presque à vide vers l'Espinette. Et, ainsi que la chose était fréquente à l'époque, le receveur de la remorque déserte avait pris place auprès de ses camarades dans la motrice dans l'attente de vains voyageurs. A la Porte de Hal, on déchargea un père de famille et sa smalah qui se rendaient à la Messe de nuit de la paroisse de Saint Gilles. A Ma Campagne, on déverca les derniers clients, allant dans un but identique vers l'Eglise de la Sainte Trinité.

A chaque arrêt, même cérémonie, brève, silencieuse.  
Pas de voyageurs, tu-tuut, ding-ding. Roulez. on est partis !

Le dernier convoi pour l'Espinette-Hut venait de démarrer de l'arrêt Vleurgat-Bascule lorsqu'un homme courtaud, obèse, soufflant se porta à sa rencontre gesticulant et " brassejant " désespérément dans une supplique à l'arrêt.

- Trop tard, mon vieux ( monologue le percepteur Tramegnies ). Le règlement, c'est le règlement, quand le TRAM est parti, il ne stoppe plus. Allez, Napo, en parallèles toutes !

- Oui (enchafna Tramegnies fils) Allez papa, roulez !

Et papa Vander Stappen :

- Allons, allons, mes enfants, du calme ! Et toi, gamin, la ferme ! Est-ce que vous oubliez que nous sommes un service public ?... créé pour les besoins du voyageur? Dieu sait où ce pauvre homme doit aller par un temps pareil et nous " faisons " le dernier TRAM.

Il freine.

- Allons, Monsieur, vous avez de la chance que je vous aie aperçu. Avec cette neige et ce brouillard, vous savez... Montez seulement !

Et l'homme obèse, asthmatique répondit toute sa reconnaissance par mots entrecoupés.

- Conducteur, vous êtes un brave homme ! Je rentrais vers l'Espinette avec ma voiture Minerva qui vient de tomber en panne. A cette heure-ci, plus un garage ouvert. Je vous ai aperçu, mais un rien trop tard et si vous ne vous étiez pas arrêté, j'en avais au moins pour deux heures de marche à pied avant de rentrer chez moi. Or, figurez-vous que toute la famille m'attend : la femme, les petits enfants, les invités, à minuit pour boire le champagne devant le Thannenbaum et chanter le Stille Nacht, heilige Nacht. Rendez-vous compte, grâce à vous, j'aurai un minimum de retard. " Receveur, donnez-moi un Terminus le classe s.v.p."

- Voilà, Monsieur : 1 franc et 25 centimes... 5 sections.

- Je n'ai pas de monnaie, voici 2 francs, gardez tout ! puis, s'adressant aux trois hommes.

- Alors, vous êtes du dernier voyage ? Vous allez aussi faire le réveillon, chez vous, après le service ?

- Hélas, Monsieur, nous autres, on fait réveillon en famille sur le TRAM. Moi, je suis le père et, mes deux receveurs, c'est mon beau fils et son père.

- Mais, c'est gentil tout cela. Et demain, vous travaillez encore en famille ?

- Non, car comme ce soir, on fait le dernier service, demain " on est congé " !

- Et vous en profiterez sans doute pour faire une petite réunion familiale, un bon goûter de Noël, peut-être....

-Hélas, Monsieur, ces choses-là, c'est pour les riches. Nous, après le travail, on se débarbouille et on va au lit car, après demain, il faut recommencer. Heureusement qu'on a le logis à côté du dépôt. On est tout de suite à la maison et là... il y a 4 autres enfants qui m'attendent avec la femme ! Ça n'est pas toujours facile, vous savez et il y a des fois qu'il faut faire des acrobaties avec le budget, à la fin du mois. J'en ai encore une de 14 ans, un gamin de 10 ans puis, deux jumelles de 6 ans. Mon beau fils, là derrière, demande toujours aux voyageurs " Tout le monde servi ? "... Il ferait mieux de dire ça à moi.

- Mon ami, dit le voyageur à Vander Stappen, vous m'avez dit que vous demeuriez près du dépôt ?

— Oui, la petite maison juste à côté, Monsieur !

— Eh bien moi ! j'habite la grande villa au début de l'allée qui part face au dépôt. Demain après-midi, nous avons un grand goûter familial et traditionnel devant la crèche et l'arbre de Noël pour les camarades de collège de mes petits enfants. Ce soir, votre gentillesse m'a permis de rentrer auprès d'eux, souffrez qu'à titre de récompense, je vous invite, demain chez moi à ce goûter. Mes enfants seront ravis de connaître les vôtres et de jouer avec de nouveaux petits amis qui, à ce que je viens d'entendre, sont à peu près de leur âge.

— Monsieur, c'est bien gentil à vous. On sera tous là. On n'est que des ouvriers mais les enfants seront bien lavés et ils mettront leur souliers du dimanche.

\*  
\*\*

Le beau jour de Noël, vers 4 heures, Napoléon Vander Stappen et tous ses gosses « sur leur 31 » étaient accueillis par M. Silberstein, un gros industriel de la place et son épouse.

Après un goûter mémorable, tout de petits mokas, d'éclairs au chocolat, de tartelettes à la crème fraîche, de babas au rhum de la Martinique que clôturait une monumentale bûche de Noël, les enfants qui s'en étaient mis jusqu'aux yeux...

— Vous les excuserez, n'est-ce pas Madame...

Et, Madame Silberstein, maternelle, attendrissante :

— Bien sûr, Madame, c'est ainsi qu'ils sont naturels, ces petits ! Les enfants émerveillés, furent invités à défiler devant le traditionnel sapin dont les branches, richement illuminées, lourdement parées, contenaient un splendide cadeau pour chacun.

Marie-Louise et François découvrirent, dans un minuscule écrin, des alliances en or qui remplaceraient celles en contre-plaqué que, jeunes mariés, ils s'étaient offertes. Marie-Camille, 14 ans, s'extasiait devant le « véritable » collier d'argent dont elle rêvait depuis sa Communion. Les yeux d'Hector, 10 ans, brillèrent, tels ceux d'Ali-Baba devant (ou plutôt derrière) la Césame mystique quand il vit la superbe montre de gousset à chaînette d'or qui lui revenait.

— On l'aurait d'abord d'abord jusqu'à votre première Communion lui souffla sa maman en l'embrassant.

Nicole et Martine, les deux gracieuses jumelles, reçurent de minuscules bracelets extensibles l'un de vermeil, l'autre, en alpaca, qui feraient que, désormais, toute autre personne que leur mère pourrait les distinguer tant était grande leur ressemblance.

Plus discrètement, Madame Vander Stappen reçut une enveloppe cachetée des mains de la maîtresse de maison... Ignorante des coutumes du monde, elle la glissa dans son réticule en murmurant : « Merci Madâame ! »

L'endemain, dans sa cuisine, elle l'extirpe et y trouve deux billets de cent francs ce qui, pour l'époque...

Restaient les deux hommes.

L'obèse M. Silberstein se courba vers le sol avec un « ouille » de douleur (périarthrite) puis se releva avec un « ouf » de soulagement (rétablissement). Tout au pied de l'arbre, sur le parquet déjà constellé par

la chute des premières aiguillettes du sapin étouffant de sécheresse, il ramassa une caissette et proposa :

— Messieurs ! ... cigare ou ... avancement ?

— ? ? ?

— Prenez !

Les deux hommes se servirent : deux riches cigares d'une marque hollandaise **nec plus ultra** étaient emballés d'un luxueux parchemin sur lequel se lisait ce laconique message : « Rapport à la S.N.C.V. : Agents Vander

Stappen et Tramegnies, pour avoir enfreint le règlement, arrêt après démarrage, un jour à pied ...

Les deux agents se regardèrent étonnés. Et, le gras M. Silberstein éclatant de rire de toute sa gueule « pavée » d'or conclut :

— Entorse au règlement : un cigare ! Vous l'avez, fumez-le ... fumez-le donc. Que reste-t-il ?

— Ah ! ... l'avancement ! ... —

— Monsieur est directeur général à la S.N.C.V. sans doute ?

— Non, « Monsieur » n'est que joaillier-bijoutier (je suppose que vous l'aurez remarqué) mais, il est aussi administrateur des vicinaux. Et, dès demain vous verrez dans les petites annonces d'un important quotidien vespéral que « Notre Société » cherche à recruter un conducteur et un receveur électrique en remplacement de deux de ses agents que je ferai nommer « contrôleurs ».

Messieurs, on a souvent besoin d'un plus petit que soi. Hier, vous avez été charitables pour moi. Que cette charité soit récompensée.

Joyeux Noël, Alleluiah !

BARON

\*  
\*\*

SECRETARIAT :

W. HOSTE : 34, rue F. Nansen — 1070 Bruxelles

Les commandes de publications doivent être faites à cette adresse en versant au compte 068-0528040-96 (Crédit communal) la somme prévue majorée de 10 F pour frais d'expédition. Les commandes seront livrées au plus tôt.