

Nos VICINAUX

3^e ANNEE - N° 15

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

SEPTEMBRE 1948



(Ph. Momard).

Essais à Charleroi d'une rame à portes pliantes.

Il n'est pas trop tard pour parler des essais en cours sur les lignes du groupe de Charleroi, d'une rame complète consistant en une motrice à bogies (la 10299) et une grande remorque à bogies (la 19399) qui furent transformées dans les ateliers de Curegem.

L'intérêt de telle transformation réside dans le fait qu'elle a été opérée sur du matériel standard et ces modifications, simples en elles-mêmes, ont cependant changé considérablement les dispositions classiques intérieures sans altérer la ligne extérieure de la voiture ni son gabarit.

Les portes coulissantes extérieures du côté de l'entrevoie ont été supprimées et remplacées par une cloison.

L'accès de la voiture s'effectue par l'arrière et la descente par devant au moyen de portes pliantes.

Comme on a supprimé le controller et les appareils de frein à la plate-forme arrière, celle-ci devenue très vaste constitue un sas d'entrée à grande capacité.

Toutes les cloisons intérieures de la voiture ont été supprimées. Le receveur se trouve assis, près de la porte d'entrée, à l'arrière, dos à la vitre.

Il dispose d'une tablette et d'un emplacement pour loger la sacoche.

Il a un microphone branché sur des haut-parleurs et peut ainsi s'adresser au public par l'intermédiaire d'un amplificateur.

L'agent étant assis, commande la fermeture de la porte arrière par un bouton poussoir.

Ce mode de perception présente trois grands avantages :

1°) l'élimination radicale des resquilleurs.

2°) une plus grande rapidité de la perception du fait qu'elle peut commencer dès que le premier voyageur se présente alors que généralement sur les autres motrices, le receveur ne commence à servir qu'après avoir donné le signal du départ.

3°) une plus grande commodité de travail pour le receveur.

Sur la plate-forme avant, le controller a été placé en oblique dans le coin gauche. Le wattman est assis, il a devant lui un tableau de bord qui comporte les divers appareils de manœuvre et de contrôle de la motrice.

Cette plate-forme comporte 22 places.

Le soir, un rideau de toile bleue est descendu derrière le wattman, pour éviter la réverbération de l'éclairage intérieur sur la vitre du poste de conduite.

Disons que cette heureuse transformation donne une grande allure à cette rame, surtout de l'intérieur.

Nos motrices et remorques à bogies constituaient déjà, nous avons le droit de le dire, un matériel faisant honneur aux constructeurs belges.

Nos techniciens ont su y apporter les modifications imposées par le sens unique, sans altérer la ligne générale de l'ensemble.

Une Roue Elastique

Depuis plusieurs années les Compagnies de Chemins de Fer et de Tramways utilisent du matériel roulant allégé.

Dans ce domaine, comme dans bien d'autres, la S. N. C. V. a réalisé dans ses ateliers des prototypes dont les essais furent concluants et qui ont ainsi permis d'arriver à mettre en service deux motrices à bogies légères (2 moteurs) pesant moins de 11 tonnes avec une capacité d'une centaine de voyageurs (motrices 10333 et 10334).

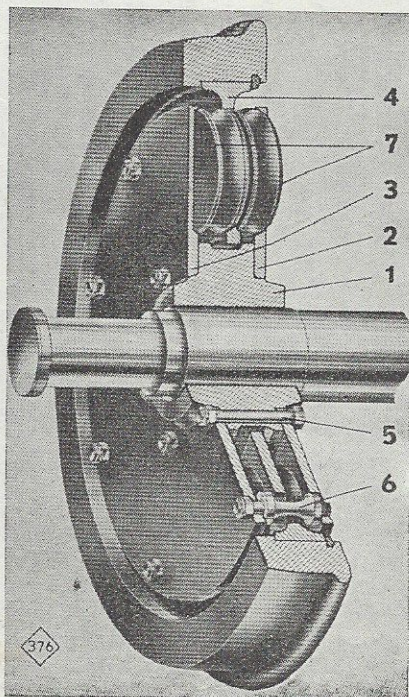
L'emploi de matériel allégé circulant à des vitesses croissantes donne une place de plus en plus prépondérante à l'étude des fatigues dynamiques des véhicules.

Pour réduire ces fatigues, on cherche à diminuer le poids total des organes reposant sur la voie sans l'intermédiaire de ressorts : roues-essieux, même éventuellement les moteurs et engrenages montés sur ces essieux.

Si l'on pouvait, comme pour les véhicules routiers, munir les roues de pneumatiques, on pourrait abaisser considérablement le poids non suspendu, mais en raison des faibles charges par roue qui pourraient alors être utilisées, l'application de ce système a été très limitée.

Une firme suédoise a pensé qu'on en était pratiquement conduit à réaliser une liaison élastique entre le bandage en acier et le moyeu de la roue.

Cette société a fait breveter une roue dite « S. A. B. » dont les compagnies de



tramways scandinaves et suisses ont déjà fait un grand usage depuis 1939.

Le bureau d'études de notre Société a décidé l'achat, à titre d'essai, de 16 roues semblables.

Depuis la mi-juin la voiture à bogies 10334 en service sur la ligne « Observatoire » à Bruxelles, a ses trains de roues munis de roues S. A. B.

Dans cette roue (voir figure ci-jointe) le caoutchouc est réparti en un certain nombre de tampons (n° 7).

Ces tampons sont montés par paire dans les alvéoles de deux flasques (n° 2 et 3) fixés sur le moyeu de roue (n° 1) et maintiennent entre eux une couronne intermédiaire (n° 4) sur laquelle le bandage de la roue est fixé de façon habituelle.

La liaison électrique nécessaire entre le moyeu et le bandage pour les courants des signaux ainsi que pour les retours de courant est assurée au moyen de câbles de liaison.

Les essais en cours permettront de juger si l'usure des bandages a diminué et si les fatigues dynamiques des roues, des boîtes et du châssis du véhicule sont moindres qu'à l'ordinaire.

Pour autant que nous avons pu en juger personnellement, le roulement de la motrice est sensiblement amélioré, notamment au point de vue bruit.

Mais en définitif, la parole est au technicien, c'est à lui de juger, en connaissance de causes, des avantages économiques et techniques de ce nouveau dispositif mis à l'essai par notre Société.

L'examen de moniteur d'organisation à l'Administration Centrale.

Les épreuves de cet examen qui fut annoncé dans tous les dépôts du réseau vicinal, ont eu lieu le 30 juin et le 6 juillet.

Sur les 17 concurrents présents 12 appartenaient à l'Administration Centrale, 1 au groupe de Bruxelles, 2 au groupe du Hainaut et 2 au groupe des Flandres.

Divers délégués syndicaux assistèrent aux épreuves. A l'examen oral les examinateurs furent : M. Van Lul, Inspecteur Général, M. Van Hemeldonck, Directeur du Personnel et M. Borgerhoff, Inspecteur Principal.

Sept agents ont obtenu la cote requise pour être admissible à cet emploi.

Soulignons le fait que quatre lauréats sur sept suivent les cours de l'Enseignement professionnel par correspondance de la S. N. C. V.

■ ■ ■

NOS VICINAUX.

Distribution gratuite à tous les membres du personnel.

ABONNEMENT ANNUEL :

— Pour les pensionnés : 15 francs.
— Pour les personnes étrangères à la Société : 20 francs.

A verser au C. C. P. n°32.27 de la S. N. C. V., 14, rue de la Science, Bruxelles. Mentionnez sur le talon : Abonnement « Nos Vicinaux ».

Publicité : pour le tarif, s'adresser au Comité de Rédaction, 14, rue de la Science, Bruxelles.

Prix par numéro : 4 francs.

Prière ne pas envoyer de « mandats-postaux ».

Notre photo de couverture représente la motrice transformée 10.299 et sa remorque, au point de départ devant la gare de Charleroi.

VISITES ET RÉCEPTIONS

Benelux en action...

Le samedi 22 et le dimanche 23 mai, une centaine d'agents du groupe de Bruxelles et leurs familles, au cours d'un voyage en Hollande, ont été les hôtes du Cercle d'Agrément des Transports Urbains de la ville d'Amsterdam.

Monsieur le Directeur de la Société ayant donné tout son appui aux dirigeants du Cercle, une impressionnante réception eut lieu sur le Bilderdijkkade où l'harmonie des Tramwaymen en grand uniforme et une centaine de membres des familles attendaient les Belges.

Remercions encore une fois par le canal de ce journal M. le Directeur du Vervoerbedrijf et tous les amis néerlandais de l'harmonie et du Cercle d'Agrément.

Souvenir Toulousain.

Les premiers chroniqueurs du Moyen-Age ne rapportèrent les faits et gestes des Croisés, que de nombreuses années plus tard.

Il faudra bien, qu'un de ces jours, aux Vicinaux, un chroniqueur 1948 prenne son stylo à bille pour consigner, sur un ton héroï-comique, les aventures de notre personnel durant la fuite de 1940.

C'est ainsi que le 15 mai 1940, alors que 400 agents, dont l'auteur de ces lignes, partait en... tram à 10 h. du matin vers les Flandres, d'autres tramwaymen, notamment ceux de Dilbeek, de Grimbergen, et de la rue Eloy avaient la chance, le même jour, de trouver place dans des autobus et dix jours après, ils débarquaient à Toulouse !

Ce jour là, leurs collègues, partis en vapeur de Bruxelles, venaient d'arriver à... La Panne !

Nos hommes à Toulouse s'adressèrent à la Société de tramways S. C. R. T. pour y trouver du travail, ils y furent bien-venus car la plupart des agents français étaient mobilisés et les étrangers qui avaient été engagés étaient inexpérimentés. Nos tramwaymen, à cette époque, furent continuellement en rapport avec la secrétaire de la Direction, M^{lle} Solange Donat, qui fut leur ange gardien.



Voici M^{lle} Solange Donat en visite au dépôt de Grimbergen; entourée de M. Van den Hoof, chef de service, et de quelques agents.

Après ses heures de travail, avec un dévouement sans égal, elle remonta le moral des « Petits Belges », les conseilla dans leurs recherches, dans leur correspondance et vint en aide à ceux qui étaient dans le besoin.

Aussi, ces agents, presque tous des flamands, n'ont jamais oublié leur « Mamoiselle Solange » !

Lorsqu'ils apprirent qu'elle venait cette année passer des vacances en Belgique, ils s'apprêtèrent à la recevoir dignement.

Le 3 juin, elle fut reçue par l'Amicale des Résistants et le 5, au matin, par les hommes de Grimbergen et le même soir, une fête eut lieu en son honneur à Dilbeek. La salle était décorée aux couleurs françaises et la « Marseillaise » retentit à son entrée dans la salle !

M^{lle} Solange qui ne s'attendait pas à voir tant de monde, fut très émue, en voyant tous ces modestes agents qui avaient revêtu leur beau costume ou leur tunique du dimanche pour lui faire honneur et lui témoigner ainsi leur reconnaissance.

Après avoir visité Anvers et Bruges, M^{lle} Solange est retournée à Toulouse, enchantée de son séjour en Belgique.

La London Transport Board à Charleroi.

Une délégation de la London Transport Board, qui groupe tous les transports publics de Londres et de sa banlieue, est venue visiter les installations des Vicinaux à Charleroi au cours d'un voyage d'étude en Belgique au début de juin.

La délégation conduite par M. Sibson, ingénieur, comprenait un représentant des principaux corps de métier de cet organisme, c'est-à-dire un conducteur de métro, un chauffeur d'autobus, un mécanicien, un chef comptable, etc.

La semaine précédente, ils avaient été reçus en Hollande où ils déposèrent une gerbe au monument des héros de Arnhem.

La veille de leur visite aux Vicinaux, ils avaient visité les A. C. E. C. à Marcinelle. M. De Clercq, ingénieur principal du groupe de Charleroi les pilota à travers les ateliers de Jument où ils s'intéressèrent notamment à l'installation de recharge des bandages à l'électricité. Ils admirèrent beaucoup un autobus Brossel-Diesel tout neuf.

Comme nous venions de recevoir la « London Transport Magazine » leur journal mensuel, nous leur avons distribué un numéro de « Nos Vicinaux » puis on leur expliqua dans les grandes lignes la structure des Vicinaux. A l'initiative de M. De Clercq, ils purent visiter l'Université du Travail P. Pastur et le somptueux Hôtel de ville.

Nos collègues anglais nous confièrent qu'ils avaient beaucoup apprécié l'amabilité de divers tramwaymen qu'ils avaient rencontrés, qu'ils trouvaient la vie ici horriblement chère et que nos bières nationales n'étaient que de l'eau gazeuse (sic) !

Nous avons beaucoup regretté de n'avoir pu leur montrer une innovation comme la « 10299 » transformée, et de ne pas avoir eu le temps de faire changer leur opinion sur la densité de nos bières !

Avec L'A.N.A.V. à Lille.

Nous avons été heureux d'apprendre que l'article que nous avons consacré au réseau des tramways de Lille-Roubaix-Tourcoing a eu des prolongements inattendus. Les dirigeants de la section bruxelloise des Appointés des Vicinaux furent frappés des possibilités que présentait la jonction de nos lignes à la frontière.

Quelques jours après la distribution de « Nos Vicinaux » contact était pris avec les collègues français. Mais laissons la parole aux intéressés.

« De ce voyage, les membres de la section de Bruxelles garderont encore longtemps un excellent souvenir. Ils le doivent à l'invitation du Syndicat du Personnel de Maîtrise de l'Électrique Lille-Roubaix-Tourcoing, qui n'a pas ménagé ses efforts pour rendre notre séjour agréable et intéressant.

Ce long trajet, effectué en bonne partie en Vicinal, nous a menés vers midi à Toufflers, où nous étions attendus par quelques représentants du susdit syndicat. En tram spécial, nous avons parcouru le réseau de l'ELRT en passant par Roubaix et Tourcoing. A Marcq, les messieurs ont visité, sous excellente conduite, les ateliers de réparations, pendant que les dames, guidées par M^{me} Poirier, épouse de l'ingénieur du service d'exploitation se rendaient à la Madeleine, pour y admirer la curieuse église de N.-D. de Lourdes.

Conduits à Lille en autobus, nous nous sommes retrouvés dans un restaurant de la ville, où le Directeur, son adjoint et plusieurs dirigeants, accompagnés de leurs épouses, se sont joints à nous au cours d'une soirée spécialement empreinte de cordialité. L'orchestre de jazz de l'Anav. était de la partie et fit danser les couples très tard !

Le lendemain, retour par Montaleux. Là, nous avons quitté nos charmants collègues français pour reprendre le vicinal qui nous a conduits à Courtrai; de là, sur Tielt et Gand.

Nous en sommes revenus enchantés ! »

Cinq automotrices en construction à Hasselt

NOUS vous avons entretenu, dans le numéro précédent, de l'autorail-tracteur A. R. T. 62. Il s'agissait, on s'en souvient, d'un ancien châssis d'autorail auquel on avait adjoint un poids mort considérable comme lest et sur lequel on avait adapté un nouveau

Hasselt et de Liège se soient mis à construire en série cinq automotrices. Vers le 15 juin nous avons vu en montage à Hasselt à des stades plus ou moins avancés les 5 ossatures métalliques formant châssis.

Le châssis du prototype avait été

Les berceaux destinés à supporter tout le mécanisme moteur étaient également en cours de montage. Ces berceaux sont fixés au châssis de l'automotrice au moyen de blocs amortisseurs en caoutchouc. Ils portent le moteur, la boîte de vitesse avec embrayage, le compresseur et la dynamo ; ils sont interchangeables entre eux. Un berceau de réserve permettra de ne tenir hors service qu'un temps minimum une automotrice en panne par suite d'avaries graves au moteur ou à la boîte vitesse. Cinq berceaux seront équipés de moteur Deutz 8 cyl. ; un berceau recevra un moteur GM. Diesel 6 cyl.

Les nouvelles automotrices ont une longueur de 15 m. 45 hors tout et offrent 55 places assises et 48 places debout, soit 103 voyageurs « réglementairement » admis.

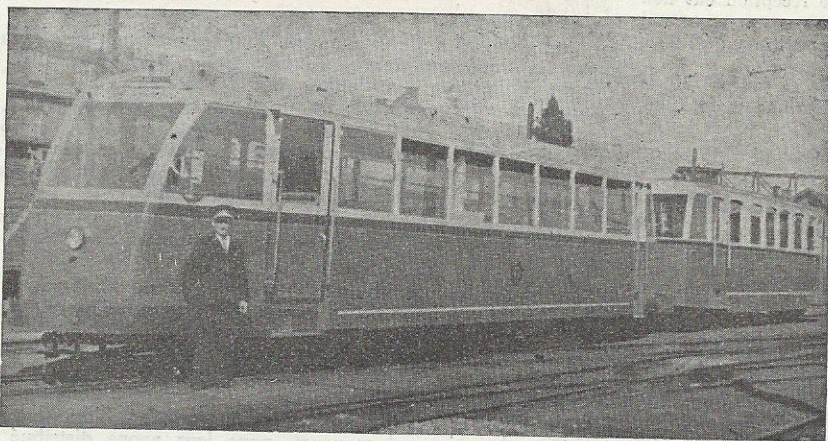
Les fenêtres des sept baies vitrées ne s'ouvrent qu'à demi comme dans certains autobus. La ventilation est également prévue par des auvents situés à l'avant de la voiture.

Les portes sont à commande pneumatique du même système que les voitures en service à Bruxelles.

Le frein Knorr de l'AR. 291 imposé par les circonstances de guerre a été remplacé par le frein Westinghouse.

Les automotrices sont prévues pour rouler seules : elles peuvent cependant tractionner sans raccord de frein une grande remorque dont la tare ne dépasse pas les 6/10 du véhicule moteur (18 T.) comme l'exige le Règlement de Police.

Parmi les nouveautés dans le domaine SNCV présentées dans cette voiture, la plus caractéristique est certainement la boîte de vitesse avec embrayage pneumatique. Aux postes de conduite le conducteur pour effectuer la manœuvre de changement de vitesse, dispose d'une petite manivelle avec 5 indications de positions et d'une pédale d'embrayage.



L'autorail 291 avec sa grande remorque pouvant emporter plus de 200 personnes !
Ph. Roels.

moteur GM. n'ayant subi qu'une légère transformation. D'autres groupes d'exploitation peuvent avoir des besoins différents et, parlant, d'autres conceptions.

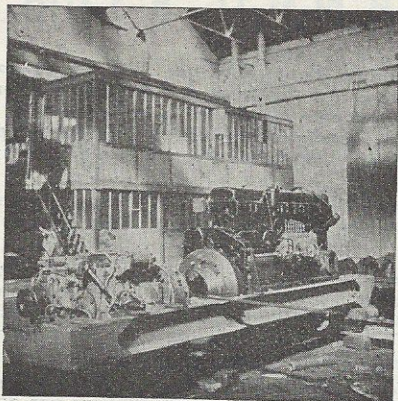
C'est ainsi que les ateliers de Hasselt ont entrepris non pas la transformation mais la construction en série de cinq nouvelles automotrices à bogies de 18 T. réservées exclusivement au transport voyageurs.

Faut-il rappeler que dès 1930 ce groupe

entièrement construit en profilés emboutis spéciaux pour lesquels on était tributaire de l'industrie privée. Pour les 5 châssis actuellement construits, on a remplacé ces emboutis (dont le prix était forcément élevé) par des profilés normaux du commerce assemblés par soudure et ce sans augmentation notable de poids.

L'approvisionnement de ces profilés du commerce était immédiat, l'économie réalisée fut importante.

Seuls les montants ont été fournis par l'industrie privée, nos ateliers n'étant pas équipés pour faire économiquement un tel travail.



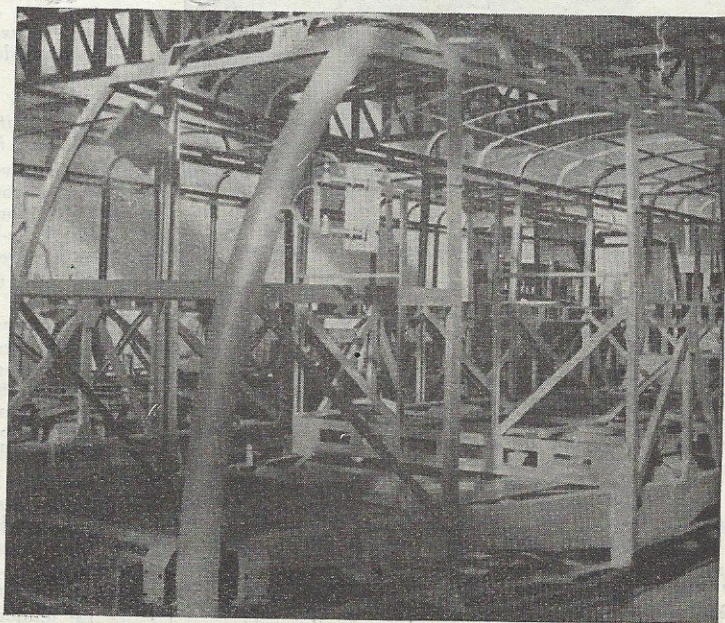
Le moteur Deutz et la boîte de vitesse.

a mis en construction 28 autorails à moteur Studebaker ? On peut d'ailleurs encore y voir en service l'AR. 13, le premier de la série et l'AR. 113 avec son radiateur proéminent.

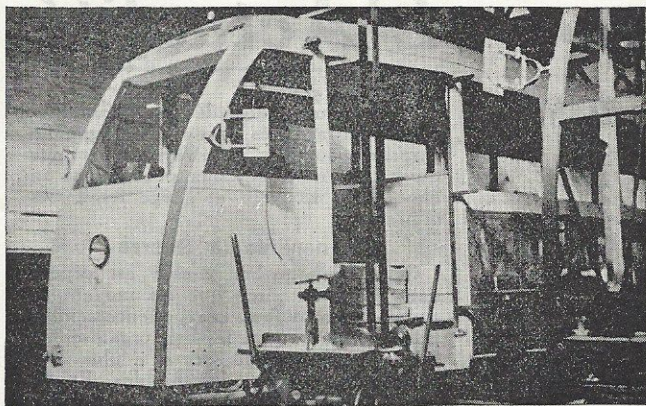
Nous avons photographié à l'intention de nos lecteurs le prototype de la série nouvelle, l'AR. 291, mis en service en décembre 1946 (voir « Nos Vicinaux » N° 6).

Cette automotrice forme avec sa remorque un train modèle pouvant emporter plus de deux cents passagers.

On ne s'étonnera donc pas que, forts de cette longue expérience, les ateliers de



Voici le châssis d'un des cinq autorails construits en série dans nos ateliers à Hasselt.
(Ph. Roels).



Parachèvement de l'autorail.
Photo prise vers la mi-juin.

Ph. Roels.

Il présélectionne la vitesse désirée en plaçant à la main la manivelle dans la position correspondante. Rien jusqu'à présent n'est modifié dans la vitesse du véhicule. Il enfonce la pédale d'embrayage ; ce faisant il fait admettre de l'air comprimé dans le mécanisme d'embrayage et de changement de vitesse et successivement il débraie l'embrayage principal, découple la vitesse jusqu'ici engagée et synchronise la vitesse à engager. En laissant revenir la pédale d'embrayage, il accouple la vitesse à engager (accouplements intérieurs) et fait fonctionner l'embrayage principal. Le changement de vitesse est donc indépendant de l'habileté du conducteur.

Ceux de nos lecteurs qui auront quelquefois souffert intérieurement en entendant des collègues conducteurs, bien intentionnés mais novices, embrayer avec rudesse nos AR. Gardner ou Brossel, comprendront l'avantage de ce système et

les facilités qu'il réserve au personnel tout en ménageant le matériel.

En hiver, le chauffage de la voiture est prévu au moyen de l'eau de refroidissement du moteur prise sur la circulation intérieure c. à. d. avant le thermostat, donc à une température de 70° C.

Les bogies prévus pour ces autorails ont été entièrement construits dans les ateliers du dépôt de Liège-St-Gilles. Nous avons pu en suivre les diverses opérations.

Grâce à une oxy-coupeuse, on peut découper les diverses tôles sans qu'il soit nécessaire au préalable d'y tracer la surface à découper. Le chalumeau découpeur est fixé au bout d'une barre dont un autre point est astreint magnétiquement à suivre un gabarit qui représente exactement la pièce à découper plus une sur-dimension tenant compte de la 1/2 largeur de saignée réalisée par le bec coupeur.

Les arêtes des tôles sont ensuite meulées de façon à les apprêter pour la soudure.

Les diverses pièces des bogies sont ensuite assemblées et soudées.

Les tensions provoquées dans les bogies par cette opération sont ensuite éliminées par un recuit d'homogénéisation. Celui-ci est effectué dans les fours des usines Cockerill. Les bogies sont enfin alésés et montés.

Le graissage des différents points fixes a été réalisé par le système Monocoup (One shot). Chacun des points fixes est affecté d'un graisseur de capacité variable suivant l'importance du graissage à réaliser. Ces graisseurs sont munis d'une cloche à air et de deux soupapes tarées. Celles-ci déterminent le sens de circulation de l'huile. L'une d'elles permet l'entrée de l'huile venant de la pompe mais empêche son retour lorsque la pression exercée à la pompe a disparu. L'autre permet à l'huile venant du graisseur d'alimenter le point intéressé mais ne permet pas à l'huile de retourner au point fixe, vers le graisseur.

Chaque matin le conducteur actionne la pompe une seule fois. En ce faisant, il envoie l'huile sous pression dans les différents graisseurs. Cette huile comprime l'air dans la cloche. La force acquise de cette façon servira à envoyer l'huile au point à graisser au fur et à mesure de la demande.

Sur une de ces voitures, on utilisera des lames de ressort à double rainure. Des ressorts d'un même type ont été montés pendant la guerre, croyons-nous, sur les voitures des chemins de fer allemands.

La double rainure forme cuvette et empêche l'huile contenue dans les ressorts de s'échapper.

Comme on le voit, ces autorails ont été conçus et fabriqués entièrement aux Vicinaux.

Nous ne manquerons pas de tenir nos lecteurs au courant des prestations de ces véhicules en service journalier, le seul vrai est en l'occurrence.

QUELQUES CONSEILS A NOS RÉDACTEURS POUR RÉDIGER UN BON RAPPORT.

A. — Vérifiez votre rédaction.

B. — Pouvez-vous répondre OUI aux 13 questions suivantes :

1° Mon rapport est-il complet, c'est-à-dire :

- a) Donne-t-il toutes les informations utiles ?
- b) Répond-il à toutes les questions qui se posent ?

2° Mon rapport est-il concis ?

- a) Ne contient-il que des phrases essentielles ?
- b) Ne contient-il que des mots essentiels ?

3° Mon rapport est-il clair ?

a) Le langage est-il adapté à la personne qui doit l'utiliser ? Les mots choisis sont-ils les plus simples ?

b) Les mots expriment-ils exactement ma pensée ?

c) La structure de ma phrase est-elle claire ?

d) Chaque paragraphe contient-il une idée complète ?

e) Les paragraphes sont-ils présentés dans un ordre logique ?

4° Mon rapport est-il correct ?

a) L'information est-elle précise ?

b) N'y a-t-il aucune faute d'orthographe, de grammaire, de ponctuation ?

5° Le ton de mon rapport est-il adéquat ?

a) La rédaction ne comprend-elle aucun mot ou phrase contradictoire ?

b) Mon rapport est-il dégagé de toute phrase pompeuse ou bureaucratique ?

LÉGER
ÉLÉGANT,
ROBUSTE.
Tel est le
PHILIDYNE
SPORT

l'équipement électrique pour vélo vous donnant toujours beaucoup de lumière pour un effort minime.

Le Philidyne " Sport " ne pèse que 510 grammes et ne coûte que 295 Francs.

POURTANT... JE PRÉFÈRE PHILIPS.
C'EST TELLEMENT MEILLEUR.

LE FOOT- BALL



DANS NOS GROUPES

La saison 47-48.

Les « Tramboys » de Gand ont obtenu cette saison la 4^e place en corporatif. Ils ont rencontré l'an dernier l'équipe de Courtrai qui gagna par 4-2.

Le « Football Club de Courtrai » espère avoir la 5^e place en corporatif sur 9 équipes inscrites.

Ils ont reçu l'équipe de Gand sur leur terrain.

Tramboys-Assebroek fondé en 1947 n'a fait que de rares rencontres locales sans participer à un championnat corporatif.

Cureghem S. N. C. V. s'est classée 6^e au championnat corporatif. Ils ont déjà rencontré « Mons » et ont gagné par 5 à 0.

S. N. C. V. Liège Football Club a eu la première place au dernier championnat en division promotion de l'Intercorporation Liégeoise. L'équipe passera en division I en 48/49.

Il y eut en 1947 un match aller et retour contre Hasselt qui fut gagné chaque fois par Liège (1-3 et 7-3).

Tramway F. C. Leuven semble être une très forte équipe puisqu'elle s'est classée première sur 14 équipes en corporatifs avec 24 matches gagnés et deux matches perdus sur 26 matches joués et le total impressionnant de 97 goals pour et 9 contre ! Mais ils n'ont fait aucune rencontre vicinale.

Le Tram Football Club Hasselt, s'est classé cette année 3^e au classement corporatif avec 10 matches gagnés ; 3 perdus et 5 draws.

A la fin de la saison 47-48, notre rédacteur s'est livré à une petite enquête qui aurait dû paraître dans le numéro précédent.

Il va sans dire qu'il n'était nullement commissionné officiellement pour s'enquérir des possibilités d'un championnat vicinal. Des renseignements ont été rassemblés et les conclusions qu'il a été amené à en tirer n'engagent que lui-même.

A notre connaissance, au cours de cette saison quatorze équipes ont eu une activité sportive.

1. F. C. Tramboys Gent ; secrétaire : G. Kets. Dépôt S. N. C. V. Destelbergen, Gand.

2. Tramboys F. C. Kortrijk - secrétaire : J. Bulthé, 2, Bd. De Smet De Nayer, Courtrai.

3. « Tramboys Assebroek » sec. B. Carpels, Vrijheidstraat, 3, Asse broek.

4. S. N. C. V. Mons.

5. Cureghem-S. N. C. V. (section de l'Espoir Vicinal) président Ed. Van Cam, S. N. C. V. rue Eloy - Cureghem.

6. S. N. C. V. Liège Football Club - secrétaire Cornélys Hubert ; 70, rue St-Nicolas, Liège.

7. Tramway F. C. Leuven - président Vandermarck - S. N. C. V. Chaussée de Diest, Louvain.

8. Tram Football Club Hasselt - secrétaire : Haenen Paul, 34, Boomkenstraat, Hasselt.

9. A La Louvière, le « F. C. Vicinaux » n'a pas encore participé à un championnat corporatif et manque d'équipement. Secr. Broodhuys, 71, Impasse Gilson, La Louvière.

10. « La Roue Volante » joue régulièrement le championnat interdépôt des Tramways Bruxellois.

11. Le dépôt de Dilbeek possède une équipe complète mais qui ne joue que de temps à autre.

12. Le Football Club « Hirondelles » Vicinaux Tournai vient d'annoncer sa formation au 15 juin dernier. Délégué : M. Vanlacke, A., Chaussée de Bruxelles, 256, Tournai.

13. Malines possède également une équipe complète ; secrétaire : M. Nackers - Dépôt vicinal, rue de l'Electricité, Malines.

14. Assche participe au Championnat interdépôt des T. U. B.

Ajoutons que l'équipe de la Direction générale complètement équipée en 1946 s'est dissoute en 1947 et que celle de Namur n'a fait que quelques matches cette année.

L'Actualité

Nous sommes persuadés que l'énumération de ces activités aura été une agréable surprise pour nos tramwaymen fervents du ballon rond et nous pensons qu'un choc entre Louvain et Liège ferait des étincelles !

Le nerf de la Guerre !

Cette remarquable vitalité est cependant menacée parce que les moyens financiers font défaut. L'expérience semble prouver que ce sont les bals organisés en hiver qui rapportent encore le plus facilement les fonds indispensables. Et cependant, Louvain par exemple dont les bals connaissent toujours le succès et dont l'équipe doit bénéficier d'un excellent moral de par sa position au classement, Louvain lance un S. O. S. et craint de ne plus être à même de pouvoir continuer à jouer l'an prochain ! En général, ces clubs ont des charges identiques mais parfois les causes du malaise varient suivant le groupe. Dans telle province l'atelier n'a pas la semaine anglaise et il faut dédommager le « back » qui est ajusteur, ici c'est un piocheur qui lui aussi doit travailler le samedi mais qui est l'indispensable centre-avant, là l'équipe n'est formée que de gens du « roulant » et si le keeper doit prendre sa sacoche le samedi après-midi, on s'arrange entre copains ; tout est donc pour le mieux, mais là, par contre, les fêtes ne « donnent » pas et l'argent manque.

Cependant, n'exagérons pas l'influence du nerf de la guerre. Pour continuer à tenir le coup en corporatif, ce qui importe surtout, c'est le moral de l'équipe, le goût du sport, le fair-play sur le terrain et le respect de la parole donnée qui fait qu'un joueur ne fait pas défaut deux heures avant de devoir jouer si par hasard, il pleut ou s'il fait froid.

Le sélectionneur ne doit pas prendre sa tâche à la légère et doit agir avec tact mais si dans le « onze » il y a X... ou Z... qui joue comme une savate, dans le fond quelle importance cela a-t-il si la présence de cet onzième joueur permet à dix autres camarades de frapper le cuir tous les samedis et de connaître l'ivresse de faire un « tackling » un « sprint » et un « centre » impeccable !

Vers un championnat vicinal ?

Le Tram football Club d'Hasselt a formulé les principes suivant lesquels cette



Les équipes de Mons et de Cureghem se sont réunies devant l'objectif lors d'un match amical.

Vicinale

compétition nationale devrait être mise sur pied.

1) Le championnat aurait lieu sous les règlements de l'Union Royale Belge (ou K. B. V. B.) et devrait comporter au moins 15 matches.

Tout ceci est possible car il y aurait moyen de grouper 10 équipes.

2) La participation ne devrait amener aucune perte d'argent pour les joueurs et les délégués (salaires ou jours de congé légaux).

Ceci constitue évidemment la pierre d'achoppement !

3) La distance des déplacements importe peu. Mais le Club est dans l'impossibilité d'assurer les frais du transport à moins qu'il n'ait lieu par vicinal.

4) Les matches ne pourraient avoir lieu le dimanche à moins de jouer ces matches après la saison corporative en juin-juillet-août, mais alors une saison de football durerait 10 mois et serait exténuante !

Disons sans ambages qu'étant donné la situation financière de notre Société, il ne peut être question avant longtemps pour la Direction de subsidier l'organisation d'un championnat.

L'auteur de ces lignes est persuadé que ce championnat se fera un jour. Et pourquoi en attendant des jours meilleurs ne pas essayer de se débrouiller seuls ?

C'est ainsi que cette année, le vainqueur entre Gand et Courtrai et Assebroek aurait pu rencontrer le vainqueur entre Mons et Cureghem et La Louvière et ce dernier gagnant, aurait pu matcher le vainqueur de Louvain-Hasselt-Liège.

Nous pensons que c'est la seule formule possible actuellement, que chacun participe au championnat corporatif de sa région, puis que dès la fin avril des bonnes volontés s'unissent pour organiser les rencontres éliminatoires comme il a été suggéré plus haut.

Nous n'avons voulu que faire le point et mettre les responsables de nos clubs devant des faits et des suggestions. La parole est aux dirigeants des clubs et « Nos Vicinaux » dispose d'une charmante secrétaire pour donner le coup d'envoi !



L'équipe de Liège, première en promotion de l'Intercorporation liégeoise passe en Division I, la saison qui vient.
(Ph. Carlier-Liège).

IN MEMORIAM.

Gilles BOVIE, brigadier d'atelier au dépôt de Saint-Gilles, est mort le 14 juillet 1948 au cours d'un accident survenu en service.

Il était né en 1888 et était entré à la Société en 1921.



Bovie surveillait la manœuvre d'une rame qui entraînait remorque en tête, dans l'atelier. Il se trouvait à 2,50 m. de l'en-

trée de l'atelier et à 1 m. du tram. Lorsque la remorque fut engagée dans l'atelier le brigadier voulut sauter sur le marchepied avant gauche de la motrice peu après le moment où celle-ci arrivait à sa hauteur, croyant pouvoir entrer dans la plateforme avant, avant le passage dans la porte de l'atelier.

Il ne put opérer ce mouvement et fut coincé entre le mur et la motrice. La mort fut instantanée.

Bovie avait la sympathie de tout le personnel et il sera unanimement regretté.

L'A. R. T. 62

A propos d'un passage de l'article consacré dans le dernier numéro aux performances de l'A. R. T. 62., notre rédacteur a reçu, le dos courbé, les véhémentes protestations de M. Brandt, chef de service à Namur, qui lui prouva, feuille de route en main, que les 8 hausses qui furent ajoutées à Petit Waret avaient chacun 10 T. de charge utile. Erreur d'optique ! Cet autorail de 18 T. tirait donc 110 T. de charge utile et plus de 65 T. de tare. Dont acte !

LES PROPOS DU



CONTROLEUR BOUDARD

Rec. — Bonsoir chef ! Vous rentrez au dépôt avec nous ?

Boudard. — Oui, je dois téléphoner.

Rec. — Ah, pour moi, c'est le meilleur moment de la journée, une voiture vide et un siège confortable pour terminer mon compte de recette.

Boudard. — Alors, tout va bien ?

Rec. — Mais oui, chef, tout va très bien, je sens déjà l'odeur du café dans ma cuisine !

Boudard. — Tiens la porte de séparation des compartiments est bloquée ?

Rec. — Oui, je l'ai reçue ainsi au départ.

Boudard. — Mais, dites-donc, il en fait des étincelles votre pantographe.

Rec. — Oh ! C'est un vrai feu d'artifice, on se croirait le 21 juillet.

Boudard. — Je crois que votre « tout va très bien » c'est comme dans la chanson de la marquise, car « à part ça » ! Donnez moi un peu votre feuille.

Rec. — Voilà chef.

Boudard. — Mais vous n'avez rien signalé au rapport et en montant j'ai encore vu que le clignoteur gauche est avarié ?

Rec. — Ben, vous savez entre nous j'ai l'impression que...

Boudard. — Mon impression à moi, c'est que vous oubliez le R. G. E. voyons voir : ARTICLE 21. La perception, p. 57, la feuille de service... Le receveur y mentionne éventuellement... les déficiences et les avaries à la voie, à la ligne aérienne et à son matériel.

Rec. — Et vous croyez qu'on donne toujours suite ?

Boudard. — Ça n'est plus votre boulot. Faites scrupuleusement ce qu'on vous prescrit de faire, le reste doit suivre, c'est à d'autres d'y veiller.

Rec. — Oh ! vous savez je l'ai fait pendant longtemps.

Boudard. — Et bien faites comme le nègre, continuez !

Rec. — Et ils vont vite hein les nègres ! 100 m. en 10" 3 !

Boudard. — Le temps qu'il vous faut pour remettre la monnaie de 20 frs !

Rec. — Ça je voudrais une fois lire dans « Nos Vicinaux » un gros titre en manchette : « Le receveur Dumollet bat tous les records en 7 h. 50' il fait une recette de 3895 fr. et délivre 856 bil'ets ».

Boudard. — Ça serait du sport ! En attendant, n'oubliez pas de signaler toutes les avaries, vous allez voir qu'elle ira au « levage » pendant huit jours !

NOUS croyons utile de mettre sous les yeux de nos lecteurs quelques extraits traduits de la brochure d'accueil « Something about Vauxhall », éditée par cette fabrique d'automobiles anglaise qui occupe quelque 11.000 ouvriers. Ce livret est remis à l'ouvrier au moment de l'embauchage.

Le Service « Sécurité » forme depuis longtemps, y rappelle-t-on, une section importante de leur organisation.

Voici quelques passages de cette brochure éditée par le Service Social et du Personnel de la « Vauxhall Ld ».

« Nous pouvons être fiers de notre Standard Général de Sécurité, bien que nous ne serons satisfaits que lorsque nous atteindrons un stade d'exploitation entièrement exempt d'accidents, c'est-à-dire le succès 100 %.

» Il semble parfois que ceux qui assument les risques inutiles ne pensent pas suffisamment aux conséquences que peut entraîner un accident.

» Trop souvent, en effet, un accident arrive du fait que quelqu'un omet d'utiliser les moyens préventifs mis à sa disposition, essaie de couper au court, en contrevenant au Règlement d'atelier, ou, ce qui est plus grave, aux règles générales établies par notre Service de Sécurité, basée sur notre propre expérience.

» Les règlements qu'on vous demandera d'observer en matière de sécurité dépendent du département auquel vous serez affecté.

» C'est pourquoi, dans ce livret, nous traiterons plutôt d'une façon générale, des précautions inspirées du bon sens, qui devraient être appliquées dans n'importe quelle partie de l'usine.

» Chacun de nos 18 départements a son propre Comité de Sécurité, composé d'hommes qui sont intimement familiarisés avec les risques et les dangers de l'usine et de la machinerie.

» Chacun de ces délégués porte un insigne distinctif.

» Un représentant du Service Sécurité siège dans chacun de ces Comités.

» Les Comités reçoivent chaque mois, une liste donnant tous les détails des accidents survenus dans leurs départements et de cette façon possèdent un jugement très large du sens humain de la prévoyance

La
Brochure
d'accueil
d'une
Usine
Anglaise

et des soins à apporter pour éviter la répétition de certains faits.

» Un membre du Comité de Sécurité de votre département vous aura parlé de la Sécurité durant les premiers jours de votre présence à l'atelier.

» Nous demandons à chaque travailleur, non seulement d'observer les Règles de Sécurité et d'utiliser les équipements de protection — comme des lunettes spéciales — mais également de développer en lui un réel intérêt communautaire dans le problème de la Sécurité et de veiller au bien-être des camarades travaillant à proximité.

» Voici, par exemple, quelques suggestions de précautions que chacun devrait prendre en tout temps.

1. Assurez-vous que tous les « protecteur » sont non seulement en place sur votre machine mais qu'ils sont fixés convenablement, avant de mettre la machine en mouvement.

2. Voyez s'il n'y a pas d'huile sur le sol autour de vous.

3. Signalez les dangereux amoncellements de matériaux à proximité ou autour de votre position de travail.

4. Veillez à ce que tous les outils à main que vous employez, soient en

bon état, voyez si les clefs anglaises s'adaptent aux écrous, si les têtes de marteaux tiennent solidement au manche, si la tête des ciseaux et poinçons n'est pas en forme de champignon.

5. Demandez des verres protecteurs (et portez-les!) si vous êtes occupés à un travail qui fait sauter de la poussière ou des fragments de métal.

6. La Société inspecte et essaie régulièrement les poulies, palans, etc. Cependant si vous utilisez une grue, essayez la chaque matin avant de commencer le travail. Si vous avez le moindre doute, prévenez le contremaître. Faites de même pour la chaîne et le crochet, une fêlure peut s'être produite ou un écrou s'être desserré depuis la dernière inspection.

7. Si vous remarquez **quoi que ce soit** qui puisse être la cause d'un accident, soit dans votre département, soit sur les chemins environnants ou dans l'escalier, **même si cela ne vous concerne pas**, veuillez prévenir immédiatement votre contremaître.

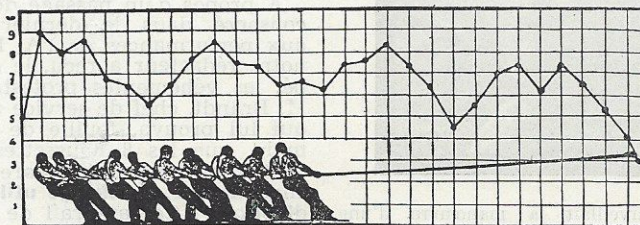
» Les cas cités ne représentent qu'une minime partie des causes qui peuvent provoquer des accidents et que vous pouvez aider à éviter dans une très large mesure.

» Nous espérons que tous ceux qui viennent d'entrer chez nous, surtout ceux qui ont travaillé précédemment dans des entreprises où l'on attachait moins d'importance à la Sécurité, auront à cœur de coopérer avec leurs camarades plus anciens à maintenir le record de sécurité de « Vauxhall » au plus haut niveau possible ».

Par cet extrait, nos lecteurs ont pu se rendre compte de l'importance que les dirigeants de cette immense usine attachent au principe :

« Sécurité d'abord ! »

Dans ce livret ils font comprendre au « nouveau » qu'il n'y a pas de déshonneur à respecter les indications de sécurité accumulées à la suite de plusieurs dizaines d'années d'expérience.



L'action commune arrivera à faire baisser le nombre d'accidents.

SÉCURITÉ

Récemment nous eûmes à déplorer deux accidents très graves survenus dans les circonstances suivantes et dont la simple relation suffit à situer les responsabilités.

1. *A Andenne*, un AR venant de la direction A devait refouler sur une voie secondaire pour laisser le passage libre à un AR venant en sens inverse (direction B). A cette fin, le préposé du premier AR manœuvra l'aiguillage d'accès à la voie secondaire, mais négligea de le replacer dans la position initiale de continuité de la voie principale. L'AR venant de la direction B abordant l'aiguillage, s'engagea sur la voie secondaire où il tamponna à la vitesse d'une trentaine de kilomètres à l'heure, l'AR qui s'y trouva garé.

Bilan: Une vingtaine de blessés, dont certains subirent une incapacité de travail plus ou moins longue!

Agents du mouvement ! Ayez le souci de la sécurité du public ! Veillez scrupuleusement au respect des règlements !

Responsabilité : D'une part, le préposé à la manœuvre de l'AR venant de la direction A négligea de replacer l'aiguillage dans la position de continuité, ainsi que le prescrit le Règlement de police en son article 2. — D'autre part, le préposé de l'AR tamponneur méconnut les prescriptions de l'art. 16 du Règlement Général d'Exploitation ainsi conçu :

« Le conducteur doit ralentir au passage des appareils de voie, spécialement lorsqu'il prend un aiguillage par la pointe. Il ne peut le franchir qu'après s'être assuré de sa bonne position ».

2. *A Liège*, un accident d'un genre spécial que nous relatons à une autre page a coûté la vie d'un de nos brigadiers !

Agents du mouvement. Songez toujours aux dangers qui vous guettent ! Veillez à votre propre sécurité. Soyez prudents !

PRÉVENTION INCENDIE

Il est probable que vous avez vu un règlement de prévention incendie affiché dans votre dépôt. L'avez-vous déjà lu attentivement ?

Oui ? Alors vous efforcez-vous de l'appliquer ?

Non ? Alors hâtez-vous de le lire, car il y a là pour vous aussi des indications qui pourront vous être utiles et que vous êtes obligé de connaître.

Nous avons rédigé des règlements de prévention incendie pour une soixantaine de dépôts; les autres vont suivre.

Cela ne veut pas dire que dans les uns tout danger d'incendie est exclu et que dans les autres on n'a qu'à attendre pour appliquer les mesures de sécurité nécessaires.

Dans une entreprise comme la nôtre, où chaque nuit on gare, dans des locaux, du matériel valant des centaines de millions, on ne peut se contenter de songer à ces mesures de temps à autre, mais, au contraire, elles doivent faire constamment l'objet de notre attention et cette question ne peut être traitée à la légère.

Chaque début d'incendie peut provoquer une éventuelle catastrophe parce que, une fois que le feu a commencé, il continue son travail dévorant.

Voici quelques règles de précaution qui méritent d'être suivies à la lettre.

- Dans les endroits où l'avis « Défense de fumer » est affiché, il faut appliquer scrupuleusement le règlement.
- Ne pénétrez jamais avec une pipe, une cigarette ou une lanterne allumées dans des locaux où l'on stocke des matières facilement inflammables.
- Dans les locaux où il est permis de fumer, les bouts de cigarettes et les allumettes consumées devront être éteints soigneusement avant d'être jetés.
- Surtout ne les jetez pas dans des paniers à papier!
- Mettez des cendriers à la disposition du personnel.

- Les locaux devront être tenus en état de propreté parce que l'ordre et le bon entretien sont les facteurs principaux de la lutte contre l'incendie.
- Nettoyez spécialement les ateliers de menuiserie.
- Les déchets et la sciure de bois doivent être régulièrement enlevés chaque soir.
- Prévenez vos chefs immédiats des endroits où subsiste un danger d'incendie suite à un manque d'entretien.
- Surveillez soigneusement les appareils de chauffage. Les buses des poêles et de fours à sable sont-elles bien isolées des boiseries environnantes ?
- Veillez à l'état des bouches d'incendie, des lances, des extincteurs, de seaux, etc...
- Connaissez-vous l'endroit où se trouve le signal d'alarme ?
- Etes-vous au courant de la façon de se servir d'un extincteur ? Demandez conseil à votre chef si vous avez le moindre doute.
- Jetez, après usage, les loques et les morceaux d'étoffe dans des bacs métalliques.
- Veillez à ce que les passages, les dégagements, les sorties de secours soient libres et que l'on ait accès aux bouches d'incendie.
- Prenez soin des installations électriques. Tout est-il bien isolé ? Evitez les fils « provisoires ».
- Enlevez les nids d'oiseaux qui se trouvent sur les toits.

VEILLEURS DE NUIT.

Savez-vous où téléphoner en cas d'incendie ? Connaissez-vous les numéros d'appel du corps des pompiers ?

* * *

Et pour finir, nous nous adressons aux piocheurs ! A-t-on effectué le curage des fossés ? Les herbes coupées ont-elles été mises en tas à distance suffisante de la voie ?

Si vous avez l'incendie constamment à l'esprit, vous ne l'aurez pas sur la conscience !

CHRONIQUE SOCIALE

PRETS ET SUBSIDES POUR LA CONSTRUCTION DES MAISONS.

Une loi du 29 mai 1948, publiée au « Moniteur Belge » du 10 juin 1948, accorde de nouvelles facilités pour la construction ou l'achat d'habitations à bon marché.

Jusqu'à présent, les prêts consentis par les organismes officiels de crédit hypothécaire, tels que : la Caisse d'Epargne et de Retraite, la Société nationale de la Petite Propriété Terrienne, etc..., ne pouvaient dépasser une somme correspondant à 70 p. c. de la valeur totale de construction ou d'achat des immeubles.

Il en résultait que les travailleurs devaient disposer d'une somme relativement importante avant même de pouvoir songer à contracter un emprunt.

La nouvelle loi autorise l'octroi de prêts représentant jusqu'à 90 p. c. de la valeur du bien.

D'autre part, l'Etat accordera dorénavant une prime lors de la construction d'une habitation à bon marché ainsi qu'en cas d'achat d'une maison construite par une société agréée d'habitations à bon marché ou de la petite propriété terrienne ou par une administration ou un établissement public.

Cette prime viendra en déduction de la somme prêtée pour l'achat ou la construction.

Nous donnons ci-après quelques renseignements que nous avons pu obtenir, officieusement, au sujet du montant et des conditions probables d'octroi de cette prime :

1) *Montant* : La prime serait de 22.000 francs.

Dans les grandes agglomérations (Bruxelles, Liège, Gand, Anvers, Charleroi, etc...), elle serait majorée de 20 p. c. et, dans les communes de plus de 30.000 habitants et les communes assimilées, de 10 p. c.

En outre, une augmentation de 20 p. c. serait accordée par enfant à charge du demandeur.

II) *Conditions* :

a) *Le demandeur devra posséder le terrain à bâtir.*

Dans les grandes agglomérations, le terrain ne pourra pas dépasser 3 ares ou avoir une valeur de plus de 54.000 francs, s'il dépasse cette superficie.

Dans les communes de plus de 30.000 habitants, le terrain ne pourra pas dépasser 6 ares ou avoir une valeur de plus de 48.000 francs; dans les communes assimilées : 8 ares ou une valeur de plus de 42.000 fr.

Dans les autres communes, le terrain ne pourra pas dépasser 20 ares ou avoir une valeur de plus de 36.000 francs.

b) La maison ne devra pas avoir une superficie de plus de 95 m² pour un ménage sans ou avec 1 ou 2 enfants, ce maximum est majoré de 20 p. c. lorsque le demandeur a 3 ou 4 enfants à charge et de 20 p. c. complémentaires par 2 enfants supplémentaires à charge au delà du 3^e.

III) *Introduction de la demande* :

Toute personne désireuse de recevoir la prime doit en faire la demande, par lettre recommandée, au

Ministère de la Santé Publique,

(Service des Habitations à Bon Marché),

3, place Royale, à BRUXELLES

qui donnera toutes les indications utiles pour la constitution du dossier.

GOMME LE MONTANT DES PRIMES NE POURRA DEPASSER UN CERTAIN PLAFOND PAR ANNEE, NOUS CONSEILLONS VIVEMENT AUX AGENTS QUE LES NOUVELLES MESURES POURRAIENT INTERESSER D'INTRODUIRE LEUR DEMANDE, SANS AUCUN RETARD, A L'ADRESSE CI-DESSUS.

INDEMNITE POSTNATALE.

Plusieurs agents nous ayant déjà demandé si leur épouse pourrait bénéficier de l'allocation postnatale instituée par l'arrêté du Régent du 5 juin 1948 (M. B. du 1-7-48), nous croyons utile de signaler qu'en vertu de l'arrêté précité, la nouvelle prime ne peut être allouée aux personnes qui jouissent d'une prime analogue à charge d'une Caisse de Compensation pour Allocations Familiales.

Comme cette situation se présente à la S. N. C. V., où la prime d'allaitement (500 frs par mois pendant 6 mois) est payée à l'intervention du Service Social, les épouses de nos agents ne peuvent prétendre à la nouvelle prime (montant global : 500 frs).

Toute modification éventuelle au régime actuellement en vigueur sera portée immédiatement à la connaissance des intéressés.

POUR VOUS

FEMMES ET MERES.

A l'intention des jeunes mamans et pour satisfaire aux nombreuses demandes de renseignements que nous avons reçues à ce sujet, voici quelques conseils relatifs au régime alimentaire à suivre par les mères désireuses de nourrir elles-mêmes leur enfant.

Il est aisé de comprendre qu'une alimentation représentant une valeur énergétique supplémentaire est indispensable à la femme qui allaite. Son organisme doit satisfaire à une double exigence : la santé de la maman et celle du bébé.

Un premier point à retenir est qu'une maman peut manger de tout et que rien de l'alimentation habituelle ne doit être considéré comme nuisible, à l'exception de quelques aliments cités ci-dessous.

Il faut éviter la suralimentation excessive, qui provoque des troubles digestifs nuisibles à la lactation.

Le régime de l'accouchée sera simple et constitué des menus propres à une bonne cuisine ordinaire.

La viande est indispensable, mais il n'en faut pas prendre trop; il est admis, en effet, que le régime lacto-végétarien (c'est-à-dire à base de lait et de légumes) est plus favorable à une bonne lactation.

Les aliments principalement réputés pour leurs propriétés galactogènes sont : les légumes secs tels que lentilles et haricots, les pâtes, les pommes de terre, les légumes et les fruits frais et bien mûrs, et enfin, cela va de soi, le lait, le beurre, les graisses.

Pour faciliter la lactation, la mère-nourrice doit boire beaucoup, au moins trois litres par jour.

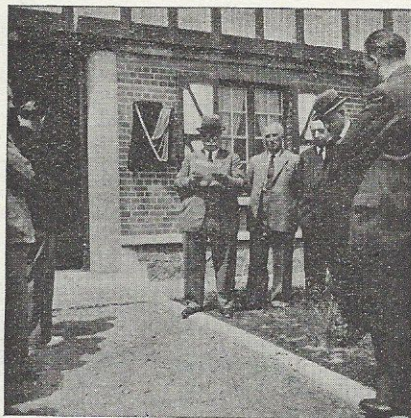
Les quelques aliments dont nous parlions plus haut et dont il faut toujours s'abstenir, soit parce qu'ils communiquent au lait un goût désagréable, soit parce qu'ils entravent la lactation sont : les choux, l'ail, les oignons, les poireaux, les asperges et les primeurs en général, les fruits acides ainsi que le vinaigre et les épices.

Il va sans dire que l'alcool et les boissons alcoolisées doivent être impitoyablement écartés. Il est prouvé qu'il se trouve de l'alcool dans le lait de la femme qui en boit. Il est inutile d'insister sur les troubles que ce lait alcoolisé provoque dans l'organisme du bébé.

Le repos est, autant que les aliments sains, nécessaire à la maman nourrice. Il lui faut au moins huit heures de sommeil par nuit et une heure de repos vers midi.

Le Home de Wenduine

C'est avec deux ans de retard, dus aux difficultés de l'après-guerre, qu'a été fêté à Wenduine le dixième anniversaire de la création du Home de Repos du Personnel.



A cette occasion une plaque de bronze commémorative a été scellée dans le mur du bâtiment. Après l'inauguration, un dîner réunit les administrateurs du Home, M. le Directeur du Personnel et plusieurs délégués régionaux.

Nous avons précisément attendu la relation de cette cérémonie pour annoncer que M. Fromont, le directeur-gérant du home, a été officiellement pensionné à la S. N. C. V. à la date du 2 juin 1948. Il termine ainsi une longue carrière vicinale avec le titre d'inspecteur technique principal.

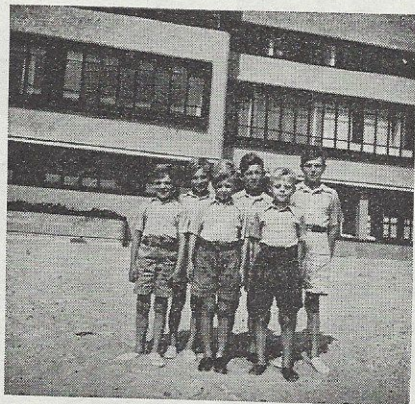
Pour récompenser son dévouement à la chose publique, M. Fromont vient d'être fait chevalier de l'Ordre de Léopold par arrêté du Régent du 24 juin 1948.

La rédaction de *Nos Vicinaux* se fera l'interprète de tous en le félicitant chaleureusement pour cette distinction bien méritée.

Avec nos Enfants en Colonies !

De nombreux enfants d'agents des Vicinaux ont pu passer d'agréables et saines vacances dans diverses colonies en Belgique (à la mer, à la campagne ou dans les Ardennes) ainsi qu'à l'étranger (Suisse, Hollande, France et Grand Duché).

Voici quelques groupes photographiés au hasard des visites de nos assistantes sociales.



Côté garçons à Air et Soleil (Oostduinkerke) nous voyons ici en premier plan Louis Jacquemeyn (Anderlecht), Paduart Alphonse (Heudeng-Aimeries), Van Damme François (Steendorp), à l'arrière-plan: Notaert René (Pamel), Frausen Lambert (Tongres), Jacquemeyns Edmond (Anderlecht).

M. Fromont est entré à la Société le 1^{er} septembre 1902 comme jeune dessinateur au bureau provincial de la Flandre-Orientale.

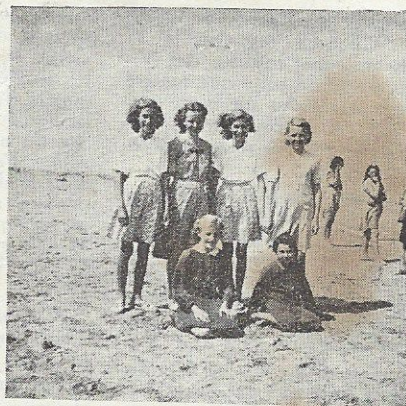
C'est en 1935 qu'il commença à jeter les bases du premier home de repos à Heist. On sait avec quel succès son esprit entreprenant sut vaincre les résistances et sut secouer les indifférences.



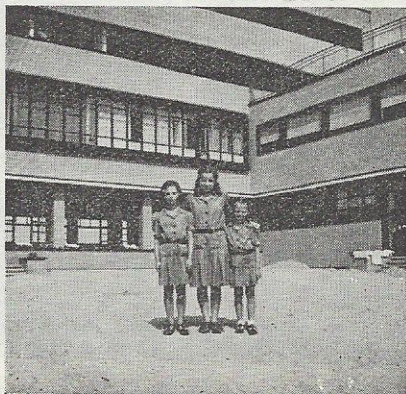
Si à Wenduine l'emplacement réservé aux campeurs n'a pas connu le succès qu'il aurait dû avoir, M. Fagnoul, de Liège, a, par contre, parfaitement saisi l'intérêt de cette formule économique; c'est le 2^{me} séjour de 45 jours que sa famille passe sous la tente.

Rappelons qu'à proximité du terrain, les campeurs disposent d'un robinet d'eau potable et d'une douche; à midi ils peuvent se procurer des bols de soupe à la cuisine.

Le très actif club de voyage « Waar heen » du dépôt de Destelbergen (Gand) a effectué une excursion en tram spécial jusqu'au Home durant les vacances.



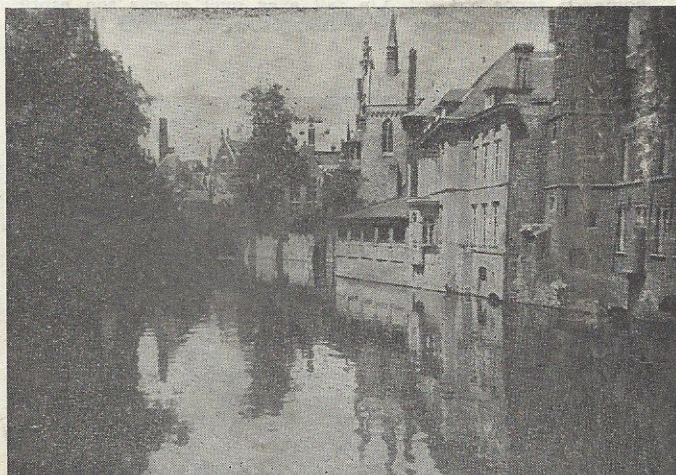
Sur la plage de Middelkerke, debout de gauche à droite: Gisèle François (Pâturages), Paulette Descamps (Wasmes), Ghislaine François (Pâturages), Christiane Canon (Lobbes); assises: Micheline Canon (Lobbes), Liliane Cambier (La Louvière).



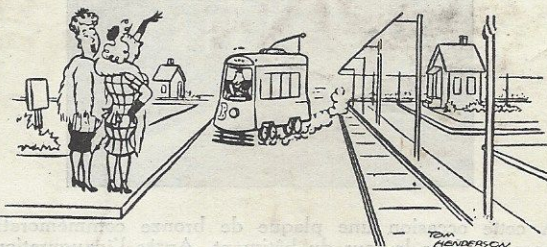
Rosette et Amélie Van Damme (de Steendorp-Flandres) entourent Bertha Diels (Merksem) à Air et Soleil, à Oostduinkerke.

Amateurs Photographes

Participez à notre grand
concours Photographique 1948



Cette photo, représentant le canal de Bruges, a été prise par Jean Meyers, de l'équipe de la ligne aérienne du dépôt de la rue Vander Meeren, à Bruxelles et fut primée à notre concours de l'an dernier.



Tu ne dois plus faire signe. Je crois maintenant qu'il nous a vues !

Championnat Cycliste des Vicinaux

Le cercle sportif des agents du dépôt de Liège-Saint-Gilles a organisé le 17 juin, un « Championnat cycliste des Vicinaux ». Disons tout de suite que malgré le temps maussade ce fut un beau succès ! Sur 22 inscrits, 16 coureurs se présentèrent au départ sur ces seize engagés il y avait 6 Namurois !

Dans la première étape Liège-Namur en ligne, Simonis ayant lâché ses copains vers Tihange, fit cavalier seul jusqu'à Andenne où il fut rejoint par Hauben. Au pont de Jambes, Hauben passe détaché et dans la montée du boulevard Rempart de la Vierge, il passera premier, effectuant les 59 km. en 2 h. 2' 35".

Boussu est second, à 35" et Vandeweyer suit à une longueur précédant Catoul, premier Namurois.

Les concurrents ayant eu à lutter vent

debout, on décida de repartir vers 14 h. pour la deuxième étape Namur-Andenne contre la montre. Le vétéran Burton part le deuxième, les Liégeois toujours blagueurs, lui crient : « Oublie pas de faire le signal ! » et les lazzis pleuvent sur la tête du n° 7 qui a des garde-boue à son vélo ! Parti en voiture dès le dernier départ, il nous fut impossible de rattraper un seul concurrent ! C'est Vandeweyer qui enleva l'étape, 24 km. en 34'40", suivi de Hauben 35'09", Jenkins 35'41", Dumont 35'52", Catoul 36'07", etc.

A Andenne, au Café bien nommé du « Relais » les coureurs se préparent à affronter la dernière étape Andenne-Liège qui sera gagnée par Boussu, Vandeweyer étant à une longueur, suivi de Catoul à 15".

C'est Vandeweyer, chauffeur au dépôt de Liège-St-Gilles, un solide Limbourgeois qui l'emporte au classement général, accomplissant les 132 kms en 4 h. 19'05" soit, une moyenne de 33 km. à l'heure.

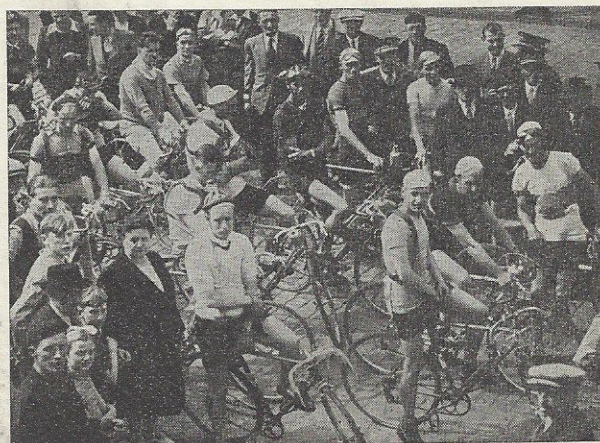
Le championnat fut remarquablement organisé. Le contrôle sur le parcours, la voiture pilote et la voiture ramassage; tout avait été prévu. M. Brandt puiné (!) et ses collègues doivent également être félicités pour la belle ordonnance de l'arrivée à Namur.

Espérons que l'année prochaine les organisateurs puissent consacrer l'entièreté de leur encaisse hivernale pour le seul « Championnat » et qu'ainsi la boucle par la rue de la Science à Bruxelles puisse être réalisée !



A droite, Vandeweyer, vainqueur de l'épreuve, fait le plein... de café avant la dernière étape. A gauche, Boussu qui se classera deuxième, exprime le jus d'une orange et... sa satisfaction !

Photo M. Carlier - Bd d'Avroy, 48, Liège.



Au départ d'Andenne, vers Liège. Au milieu des trois coureurs de droite, on reconnaît Vandeweyer, à côté de lui, à l'extrême droite, Catoul, le premier Namurois.