

NOS VICINAUX



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



La ligne Olloy-Oignies

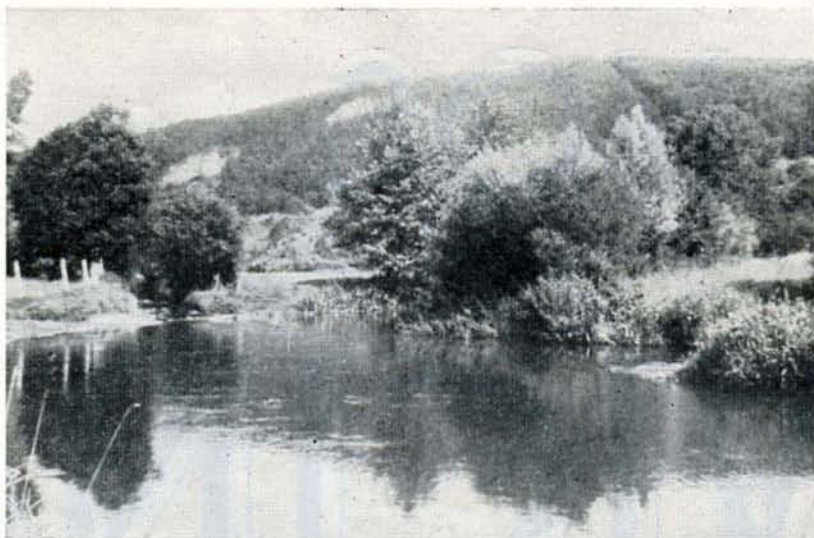
La ligne vicinale la moins connue du grand public est probablement celle d'Olloy à Oignies. Située à quelques kilomètres de la France, dans la botte de l'Entre-Sambre et Meuse, elle ne compte qu'un train de voyageurs le matin et un le soir.

Le dimanche, le départ du vicinal du matin à la gare S.N.C.B. d'Olloy est retardé jusqu'à 10 h. 10, ce qui permet aux touristes, venant des grands centres par chemin de fer, d'avoir la correspondance.

Si l'accès de la région est un peu difficile, le touriste qui décide d'y séjourner, ira de découvertes en découvertes.

Moins âpres, plus paisibles que les paysages de l'Ardenne proprement dite, ceux de la Thiérache sont sans cesse changeants.

L'Eau Blanche qui traverse le beau pays de Chimay et la ville de Mariembourg, et l'Eau Noire qui court vers Couvin et Nismes, se rejoignent pour former le Viroin vers Dourbes et Olloy, évoquant maints sites de la Semois jus-



Le Viroin à Olloy.

Photo Vanderbruggen.

qu'au confluent de la Meuse à Vireux, en Ardenne française.

La ligne vicinale est, sans conteste, une des plus « touristiques » que nous connaissions; elle serpente dans un pays accidenté, et les fagnes, les grands bois,

les vastes horizons défilent pendant quarante minutes devant les yeux du voyageur. Le syndicat d'initiative d'Olloy a son siège rue Coliche à Olloy, celui de Oignies est situé rue Neuve, 61

La Basilique de Koekelberg

En bordure du plateau de Koekelberg, se dresse, dominant la ville, la masse imposante de la Basilique, conçue par feu l'architecte Van Nuffel. Les travaux commencés avant la guerre de 1914, connurent une succession d'arrêts et de reprises. Pendant de longues années, l'édifice ne présenta extérieurement aucune beauté, mais depuis quelque temps

il est devenu un monument remarquable.

Pour les visiteurs qui viennent de Wallonie, nous conseillons de prendre, à la Gare du Nord, le tram vicinal d'Alost (Al) ou le « B », vers Zellick, et de descendre, s'il fait beau, place Simonis. C'est à pied qu'il convient d'approcher ce monument de la chrétienté belge, en suivant la splendide avenue qui traverse le Parc Elisabeth, dans son axe, et qui est une des initiatives de Léopold II.

Assurément, la Basilique est loin d'être terminée, mais dès qu'on pénètre sous ses voûtes immenses, on ne peut manquer d'être impressionné par la richesse de ses marbres, qui permettent d'oublier que cette église est entièrement construite en béton. Certains vitraux d'art modernes, dus à Georges Minne, seront peut-être discutés mais on ne peut leur nier une vérité émouvante. Si vous passez par Bruxelles, au cours de vos vacances, ne manquez pas de faire un crochet par Koekelberg.

(Cliché Kredietbank).

★

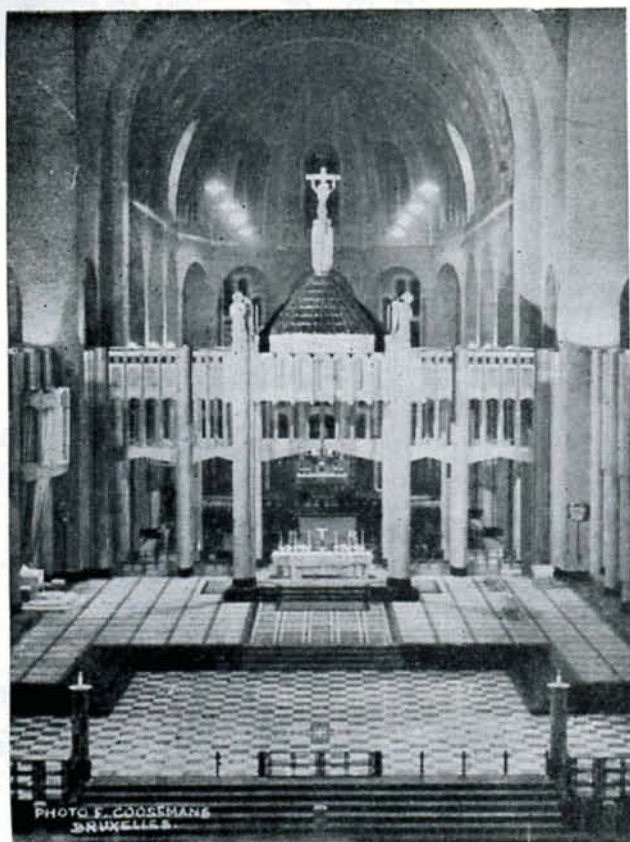


PHOTO F. COORMANS
BRUXELLES

La Tour de Saint-Rombaut à Malines, A 500 ANS

Depuis des siècles, la Tour de Malines est le point de mire de tous les étrangers. De nos jours encore, cette œuvre d'art suscite l'admiration pour l'audace et le sens artistique de nos architectes de la fin du moyen âge. Bien que le plan original en soit attribué à l'architecte communal Wouter Coelman, ce sont les Keldermans, la famille la plus connue des architectes des Pays-Bas, qui de 1450 à 1550 ont pris véritablement la direction des travaux.

Ce n'est pas uniquement la Tour haute de 97 m. (le plan prévoyait 167 m.) qui attire le touriste mais aussi son fameux carillon auquel se rattache très justement la grande figure de Jef Denijn. C'est tout cela que l'Administration communale veut célébrer à l'occasion du 500^e anniversaire de la pose de la première pierre de la tour le 22 mai 1452. Les travaux durèrent jusqu'en 1520.

Diverses cérémonies et fêtes commémoreront, cette année, cette période glorieuse de l'histoire de la ville. De juin à août, Malines attirera des milliers de visiteurs et dès maintenant elle se prépare à les recevoir dignement.

Il n'est pas concevable d'organiser des festivités sans y associer la sortie d'un cortège historique, c'est pourquoi un cortège sera organisé les 15 et 22 juin. Ce cortège rappellera la période la plus glorieuse de l'histoire de Malines, celle pendant laquelle fut édifée la Tour.

De Bruxelles, il est possible d'atteindre Malines en tram vicinal en 1 h. 50', en passant par Melsbroek, Haacht, Keerbergen et Rijmenam.



Le Lac d'Amour. (Cliché Philips).

La saison 1952 à Bruges

★

La Ville de Bruges organise, cette année, une saison touristique exceptionnellement brillante.

Le service communal du Tourisme, où tous renseignements peuvent être obtenus (Bruges, Markt, Tél. 333.87), nous a communiqué les précisions suivantes :

Du 1^{er} juin au 29 septembre :

Chaque jour, du crépuscule à minuit, illumination des monuments historiques et des canaux. Promenade d'environ 2 heures dans un cadre unique ; excursions en barquette sur les canaux illuminés. Les dimanches, lundis, mercredis et samedis, les célèbres concerts de

carillon, qui se poursuivront toute l'année, aux mêmes jours, les lundis exceptés.

Les 2, 3, 9, 10, 16 et 17 août :

« Sanguis Christi », Jeu du Saint

Sang, se donnant en plein air, auquel participeront 2.500 acteurs, choristes et musiciens : dix mille places assises numérotées par représentation.

• • •

Une journée à Bruxelles

Supposant que vous débarquiez à la gare du Midi, vers 10 heures du matin, nous vous conseillons de gagner la place Rogier (ancienne gare du Nord) en prenant un tramway (18 - 74 - 56 - 58 - 63 - 52 - 59 - 60 - 81 - 83) qui vous y mènera par le boulevard Maurice Lemonnier, le boulevard Anspach, la Bourse et la Place de Brouckère. De la Place Rogier, montez le boulevard Botanique, d'où vous aurez une vue sur les travaux de la Jonction et prenez, à droite, la rue Royale. Vous arrivez bientôt à la Colonne du Congrès où vous irez vous recueillir à la tombe du Soldat Inconnu (derrière le monument splendide panorama sur la ville). Plus loin, au croisement de la rue de la Loi, prenez cette rue, à gauche, en longeant le Parc de Bruxelles jusqu'au Palais de la Nation.

(Si vous êtes arrivé à la gare du Quartier-Léopold, prenez le boulevard

du Régent jusqu'à la rue de la Loi, suivez cette artère jusqu'au Parlement, puis continuez l'itinéraire).

Tournant le dos au Parlement, traversez le parc de Bruxelles en ligne droite, jusqu'à la Place des Palais (Palais Royal et Palais des Académies); prenez ensuite à droite pour déboucher Place Royale (statue de Godefroid de Bouillon et vue sur le Palais de Justice). Descendez alors vers le « Mont des Arts », pénétrez dans l'allée des jardins jusqu'à la table d'orientation



— Et maintenant, mesdames et messieurs, admirez les magnifiques peintures qui ornent le plafond...

d'où vous avez une vue étendue sur la ville. Continuez à descendre les escaliers jusqu'à la statue équestre du Roi Albert. De là, en longeant les bâtiments de la Nouvelle Gare Centrale, dirigez-vous vers les tours de Sainte-Gudule : une visite de la collégiale est du plus haut intérêt. Descendez la rue Sainte-Gudule, face à l'édifice, puis prenez à droite la rue d'Arenberg, jusqu'au passage des Galeries Saint-Hubert (galerie couverte groupant des magasins, cafés, théâtres, cinéma). A la sortie, vous êtes près de la rue de la Colline, qui vous mène à la prestigieuse Grand'Place, joyau de Bruxelles, Hôtel de Ville : le bâtiment de gauche, date de 1402, celui de droite de 1444; la tour fine et harmonieuse a été édifiée en 1449. (Dîner aux environs de la Bourse).

L'après-midi : visite du parc de Teruren et du Musée Colonial (prendre le vicinal Bruxelles-Louvain ou Bruxelles-Vossem à la Place Saint-Josse et changer à Vossem, ou le train électrique au Quartier-Léopold ou le n° 40 (TUB) au Treurenberg.

La Belgique illuminée

PAR
J. HORDIES
COMMISSAIRE GÉN.
ADJOINT AU TOURISME

CETTE année, pour la première fois, la Belgique présentera au monde une attraction touristique tout à fait inédite.

Lorsque le soir tombera sur les villes d'art belges et sur nombre de centres touristiques, le touriste émerveillé contempera les cités et les campagnes illuminées.

De Courtrai jusqu'en Ardenne, de Bruges à Bruxelles et Liège, d'Anvers à Mons, les bâtiments qui forment un ensemble de trésor d'architecture renommé dans le monde entier deviendront des rêves de pierres à la lumière des projecteurs.

En effet, à l'initiative du Commissariat Général au Tourisme Belge, tout une série de villes se sont déclarées d'accord d'entreprendre le vaste projet d'illuminer la Belgique.

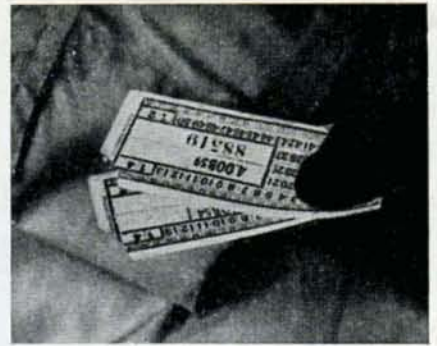
Les illuminations renforcent le détail que l'œil ne découvre pas pendant la journée. La lumière met en valeur les dessins sculptés et souvent en illuminant le cadre moderne qui entoure les bâtiments anciens, on donne l'illusion d'une promenade à travers les siècles. D'autres villes suivront, cette année, l'exemple de Bruges, Gand et Bruxelles ; Namur intensifiera ses illuminations ainsi qu'Anvers, Liège, Audenarde, Ostende et beaucoup d'autres encore.

Nul doute que la collaboration du pays entier aboutira, cette année, à donner à la Belgique cette grande exclusivité touristique d'être un pays illuminé. Cette collaboration se traduira d'ailleurs d'une façon concrète par l'édition d'une affiche de propagande et d'une brochure générale donnant les principales indications aux touristes.

Cet été, la Belgique illuminée sera une des grandes attractions touristiques mondiales.

Rapport du 67^{me} exercice social

1951



Pour vivre la S. N. C. V. doit vendre des millions de ces petits billets, la perception doit donc être rapide et exacte.

L'assemblée générale des actionnaires de la S. N. C. V. a eu lieu le mardi 27 mai.

A l'intention de nos lecteurs, nous avons extrait du rapport du 67^e exercice social, les détails suivants :

ADMINISTRATION.

Dans le domaine de l'exploitation, la Société Nationale a poursuivi l'unification des réglementations régissant diverses matières : taxation des frais accessoires sur transports-marchandises, établissement des statistiques du mouvement des trains, etc...

La distribution d'abonnements par voie mécanique, déjà réalisée pour les abonnements ordinaires et scolaires, a été étendue aux abonnements ouvriers et autobus.

L'émission d'un type de billet-voyageurs unique a été mise au point, ramenant ainsi le nombre de billets différents de 232 à 42 ; son extension à tout le réseau dépendra des résultats des essais à faire prochainement au moyen d'appareils émetteurs de billets.

La Société a également poursuivi la réorganisation de ses magasins d'atelier, et étendu les méthodes nouvelles de gestion aux approvisionnements, y compris les imprimés et les fournitures de bureau destinés aux autres services consommateurs. La normalisation des matières et approvisionnements a permis de recenser 24.500 articles, qu'il a été possible de ramener à 16.100. La standardisation des imprimés en a fait réduire le nombre de 550 à 75.

Le Service de Sécurité a développé son activité préventive ; aussi, les résultats enregistrés sont-ils des plus encourageants, puisque l'amélioration constatée l'an dernier s'est encore accentuée : le nombre d'accidents de travail avec chômage, en ce qui concerne les salariés a déchu de 749 à 660.

Une douzaine de dépôts ont été équipés des installations sanitaires et sociales prescrites par la législation sur l'hygiène et l'embellissement des lieux de travail.

PERSONNEL.

L'effectif se répartissait comme suit au 31 décembre 1951 :

a) fonctionnaires et agents à l'Administration centrale : 302 ;

b) fonctionnaires et agents dans les Groupes : 9.949.

Au cours de l'année 1951, les salaires ont été relevés de plus de 11 %. De même, les pensionnés des Groupes ont vu leurs allocations revisées sur la base de la rémunération des agents en activité.

Au cours de l'exercice les charges de personnel se sont élevées à environ 66 % de l'ensemble des dépenses d'exploitation des services en régie.

LES CAPITAUX DES LIGNES.

Le montant global des capitaux souscrits au 31 décembre 1951 s'élevait à 1.178.805.000 francs.

TRAVAUX ET CONSTRUCTIONS

Voies.

La première section de l'extension Gouy-lez-Piéton - Pont-à-Celles, et la section Ransart - Heppignies de l'extension Ransart - Fleurus ont été construites en 1951.

L'établissement de voies supplémentaires avec quai d'embarquement, à Anvers, Place F. Roosevelt, a été réalisé.

De nombreuses installations de voies ont été supprimées par suite d'exploitation par autobus. Les démontages effectués en 1951 sont indiqués ci-après :

- Mariakerke (village) - Lombardsijde (village) ;
- Moerbeke-frontière ;
- Brasschaat - Sint-Lenaarts et Oostmalle - Westerloo ;
- Turnhout - Poppel - frontière ;
- Rumst - Duffel - Lierre ;
- Saint-Trond - Herck-la-Ville ;
- Beringen (Mines) - Bourg-Léopold ;
- Zutendaal - Bilzen - Riemst ;
- Bourg-Léopold - Wijchmaal ;
- Liers - Vottem.

Bâtiments.

De nombreuses constructions nouvelles ont été édifiées en 1951, entre autres :

- Les sous-stations électriques de Quaregnon et de Velaine ;
- Les bâtiments-annexes du dépôt de Salzinnes : cabine, magasin, installations sociales ;
- Les remises et bureaux à Louvain.
- La remise à Merksem (Ijkselder) ;
- Les bureaux et installations sociales à Lillo (Blauwhoef) ;
- Le garage pour autobus à Bree.

Divers travaux de transformation, d'aménagement et d'agrandissement ont été effectués aux bâtiments des dépôts d'Eugies, de Cureghem, de Warnant (aménagement d'un garage pour autorails).

Des installations sociales et sanitaires pour le personnel ont été réalisées aux dépôts de Mons-Bassins et de Saint-Ghislain, et sont en cours de construction à Fugies.

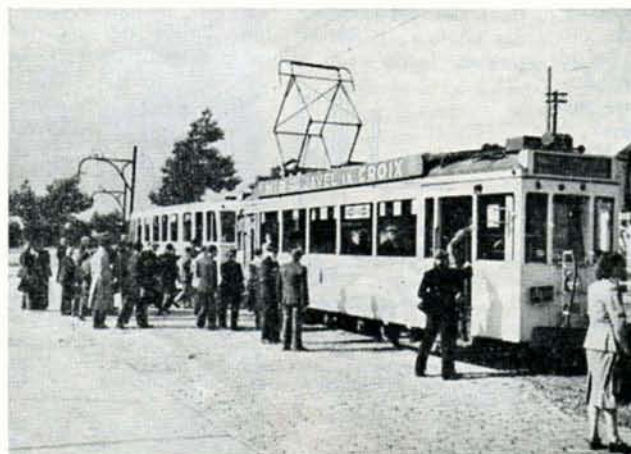
En plus, le chauffage des ateliers a été installé aux dépôts de Jumet et d'Eugies.

Un complexe de bâtiments pour bureaux a été acquis à Anvers afin d'abriter les services généraux du Groupe. Par contre, l'immeuble qui avait été acheté précédemment à cet effet et qui devait être transformé, a été vendu.

INSTALLATIONS ELECTRIQUES

L'équipement électrique a été démonté sur les lignes suivantes : Lierre-Brochem ; Réseau de Bruges.

Le transport, à bon marché, de la main-d'œuvre est la mission primordiale des Vicinaux.



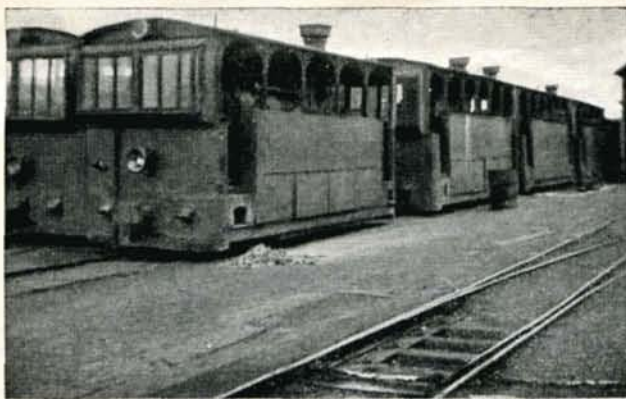


Image du passé : un « cimetière » de locomotives.

L'équipement électrique est en cours de démontage sur les sections de lignes suivantes :

- Westkapelle - Sluis ;
- Knokke (Zoute) - Oosthoek (Siska) ;
- Knokke - Albert Plage - Duinbergen.

Le montage de l'équipement électrique est en cours d'exécution sur la section Lubbeek-Diest de la ligne Louvain - Diest et sur la section Houthalen - Zolder de la ligne Hasselt - Koersel - Beringen.

Il avait été prévu qu'au cours de l'année 1951, les sections de lignes suivantes auraient été électrifiées :

- Saint-Ghislain - Tertre ;
- Gouy-lez-Piéton - Pont-à-Celles ;
- Hal - Leerbeek ;
- Souvret - Courcelles.

Ces travaux ont dû être ajournés, les uns parce que les voies n'ont pu être établies à leur emplacement définitif du fait de travaux projetés par l'Administration des Ponts et Chaussées, les autres parce que le matériel à utiliser doit provenir de lignes qui n'ont pas encore pu être démontées.

Nous espérons que ces travaux pourront être menés à bonne fin au cours de l'année 1952, de même que ceux relatifs à l'électrification de la section de ligne Casteau - Rœulx.

Au cours de cette même année, divers déplacements d'équipement électrique devront être exécutés à la suite de modifications relativement importantes à apporter au tracé des voies notamment à Heist-sur-Mer, Charleroi, Mons, Waterloo.

Le remplacement de certains services électriques par des services d'autobus nous permettra également de démonter l'équipement électrique dans les régions d'Eupen, Namur, Louvain, Tournai, Malines, Spa.

NOMBRE DE VOYAGEURS TRANSPORTES :

	Services électriques	Service vapeur	Services d'autom.	Autobus de complém.	Autobus capit. forts
1949	243.557.523	919.811	24.776.011	15.855.366	2.530.562
1950	222.342.464	575.450	20.584.428	19.118.461	3.555.220
1951	220.404.844	438.054	19.802.988	23.008.827	17.166.029

TRANSPORTS MARCHANDISES

Nos recettes marchandises ont quelque peu diminué par rapport à l'an dernier, mais elles se maintiennent néanmoins dans la moyenne des années 1947 - 48 - 49.

Fait caractéristique, le volume des produits de carrière transportés, connaît une progression constante depuis 1946 (où l'on totalisait 388.000 tonnes) jusqu'à 1951, année durant laquelle nous avons transporté 899.000 tonnes.

La même constatation peut se faire à propos du transport des terres plastiques qui a augmenté de 126.000 tonnes en une année.

- Pourcentage de la recette « Voyageurs », 87,5 %.
- Pourcentage de la recette « Marchandises », 12,5 %.

TOTAL DES KILOMETRES PARCOURUS SUR VOIE FERREE

L'augmentation est continue depuis 1947; on rejoindra bientôt le chiffre de 1938, bien que plusieurs centaines de kilomètres de voies aient été supprimées depuis 1940.

AUTOBUS

Les 157 services publics d'autobus, pour lesquels une autorisation a été accordée à la S.N.C.V., présentent un développement total de 4.716 km. (En 1949, on totalisait 4.218 km.)

Au 31 décembre 1951, les 314 services spéciaux d'auto-

MATERIEL ROULANT

Au 31 décembre 1951, l'effectif du matériel roulant comportait :

A. - Réseau électrique.

— Voitures motrices	948
— Voitures de remorque fermées	722
— Voitures de remorque ouvertes	143
— Voitures fourgons	4
— Fourgons moteurs	31
— Fourgons à bagages	2
— Locomotive électrique	1

B. - Réseau ferré non électrifié.

— Autorails et tracteurs	253
— Locomotives	188
— Voitures	730
— Voitures fourgons	69
— Fourgons à bagages	223
— Wagons à haussertes	5997
— Wagons fermés	2086
— Wagons plats	692
— Wagons spéciaux.	194

C. - Transport par route.

— Autobus	312
---------------------	-----

On remarquera que le nombre de motrices électriques qui était de 1.003 en 1950, a été ramené à 948, malgré les constructions nouvelles; en fait, on a mis 67 motrices électriques à la mitraille.

EXPLOITATION

Au 31 décembre 1951, le total des lignes ferrées exploitées directement par la S. N. était de 3.898 km., auxquels il convient d'ajouter 204 km. de lignes affermees.

RESULTATS DE L'EXPLOITATION

Recettes totales du réseau ferré : 1.231.396.314,00 fr.

Dépenses totale du réseau ferré : 1.195.202.076,95 fr.

Le coefficient moyen d'exploitation (rapport entre les dépenses et les recettes) est de :

97,06 contre
96,18 en 1950,
100,61 en 1949,
108,30 en 1948.

En 1949, 81 lignes soldaient en perte; en 1951 il n'y en a plus que 48.

En 1949, 64 lignes soldaient en bénéfice; en 1951, il y en a 97.

bus (réservés au transport de main-d'œuvre, en particulier des mineurs, accusent un kilométrage total de 15.587 km.

Ci-dessous, un des autobus urbains de Bruges, au départ devant la gare. Nous retrouvons ce modèle de carrosserie à Tournai et à Namur et, demain, nous verrons ces jolis autobus rouges dans les rues de Louvain et de Malines.



Au cours de cet exercice le transport de voyageurs par voie ferrée a été remplacé par des services d'autobus sur un ensemble de lignes rurales présentant 167,1 km. de développement.

Durant cette période, le réseau ferré local de Bruges, qui enregistrerait un déficit annuel de 4 millions, a été intégralement remplacé par une exploitation routière. La même transformation, déjà entreprise à Namur et à Tournai, est envisagée pour Louvain et Malines.

Pour terminer, nous donnerons une statistique qui fait ressortir l'importance croissante de notre activité routière.

Pourcentage de voyageurs transportés :

exercice	par fer	par route
1945	99,18 %	0,82 %
1949	93,62 %	6,38 %
1950	91,50 %	8,50 %
1951	85,73 %	14,27 %

Cette brusque augmentation est due au fait que la constitution d'un capital fort pour l'exploitation des transports de mineurs, a permis d'incorporer ce trafic (10.000 mineurs) à celui de la S.N.C.V.

COMMENTAIRES

Malgré nos efforts de rationalisation, le coefficient d'exploitation est passé de 96,18 en 1950 à 97,06 en 1951.

Ce résultat peut cependant être qualifié de satisfaisant si l'on tient compte de plusieurs augmentations de salaire.

Il est par ailleurs réconfortant de constater le nombre sans cesse croissant de lignes en bénéfice.

Si les recettes de la voie ferrée du réseau non-électrifié diminuent de 10 millions, cette réduction doit être imputable à la faible ampleur de la campagne betteravière et à la substitution de services d'autobus à un certain nombre de lignes ferrées.

Notons encore que cette dernière branche de notre activité, dont les recettes se sont montées à 30 millions (autobus de complément et de substitution), augmentera encore dans les années à venir.

CONCLUSION GENERALE

La lecture attentive du rapport annuel fait ressortir toute l'importance des mesures d'adaptation aux contingences actuelles décidées par la Société Nationale. Il est indubitable, et nous l'avons dit maintes fois, que si ce rajeunissement n'avait pas été entamé, la contraction du trafic aurait compromis l'existence même du réseau.

Les résultats enregistrés à Bruges, où les comptes d'exploitation tendent à l'équilibre, montrent que le public apprécie favorablement la modernisation en cours, qui sera accélérée en 1952 par l'achat de nombreux nouveaux autobus à grande capacité.

D'autre part, comme le matériel roulant ne cesse d'être amélioré sur le réseau ferré électrifié, on peut estimer que le redressement complet de la situation est en vue.

LA SÉCURITÉ AU TRAVAIL

TABLEAU COMPARATIF DU TAUX DE FREQUENCE DES ACCIDENTS DE TRAVAIL

(nombre d'accidents ayant entraîné au moins un jour de chômage, par million d'heures d'exposition aux risques)

Groupe de	Anvers	Flandres	Hainaut	Nam.-Lux.	Liège	Louvain	Bruxelles	Limbourg	Réseau
4 ^e trimestre 1950	24,5	32,2	52	42,3	18,5	30,8	32,2	30,3	34,7
4 ^e trimestre 1951	29,3	17,7	41,1	25,1	31,6	40,1	46,5	12,8	33,9

TABLEAU COMPARATIF DE LEUR TAUX DE GRAVITE

(nombre de jours de chômage, par millier d'heures d'exposition aux risques)

Groupe de	Anvers	Flandres	Hainaut	Nam.-Lux.	Liège	Louvain	Bruxelles	Limbourg	Réseau avec I. P. P. et morts	Réseau sans I. P. P. et sans morts
4 ^e trimestre 1950	0,40	3,21	7,00	3,14	0,52	0,57	2,43	6,35	3,17	0,68
4 ^e trimestre 1951	3,20	0,27	6,43	0,33	0,42	0,93	0,95	0,17	2,54	0,69

Réunion trimestrielle du Service Général de la Sécurité

Le 2 mai 1952, s'est tenue, à Hasselt, la deuxième réunion trimestrielle au cours de laquelle fut examiné et discuté le rapport pour l'exercice 1951 du Service de Sécurité et Hygiène.

M. Borgerhoff, Inspecteur en Chef, qui présidait la séance en l'absence de M. Van Lul, Inspecteur Général, commenta cet intéressant document, duquel nous extrayons les détails suivants :

NOMBRE D'ACCIDENTS DE TRAVAIL :

On constate une légère amélioration :

- en 1950 : 749 accidents,
- en 1951 : 660 accidents,

ce qui correspond à une diminution de 11,9% alors que l'effectif n'a été réduit que de 4%.

TAUX DE FREQUENCE.

Le taux général a légèrement baissé.

Par service, nous enregistrons les résultats suivants :

1. — **MOUVEMENT** : tous les Groupes, sauf celui de BRUXELLES, ont amélioré leur taux.
2. — **VOIES ET TRAVAUX** : aggravation par rapport à l'année précédente. Cette AGGRAVATION est constatée surtout dans les Groupes des FLANDRES, LIEGE, LOUVAIN et BRUXELLES, par contre, les Groupes d'Anvers et du Limbourg ont sensiblement amélioré leur taux.

3. — **ATELIERS** : à part les Groupes de Liège et de Bruxelles, tous les autres Groupes ont amélioré leur taux.

Les concours inter-ateliers ont certainement contribué à améliorer la situation.

TAUX DE GRAVITE.

Le taux général s'est amélioré passant de 1,87 à 1,67.

SIEGE DES LESIONS.

Le nombre d'accidents aux mains et aux yeux est en régression, par contre le nombre d'accidents survenus aux pieds a augmenté, surtout au Service des Voies et Travaux.

L'ESPRIT DE SECURITE CHEZ LES JEUNES.

Depuis 1949, ce sont toujours, hélas, les agents ayant moins d'un an de service qui sont le plus fréquemment victimes d'accidents.

Un appel est fait aux contremaîtres et chefs d'atelier pour inculquer cet esprit de sécurité aux jeunes éléments.

LES GENRES D'ACCIDENTS.

56 accidents sur 91, survenus dans les services roulants, à la suite de faux mouvements ou de faux pas, sont dus surtout à la descente et à la montée dans les voitures EN MARCHÉ.

L'attention des agents du Mouvement est attirée sur la nécessité d'utiliser les mains-courantes pour monter et descendre d'un véhicule.

Après l'exposé des statistiques 1951, eut lieu la discussion des accidents graves survenus durant le deuxième trimestre de l'an dernier. La plupart sont dus à l'inattention (agent renversé par une automobile — bavure au bord d'un fût métallique) ou à l'imprudence de la victime, conjointement avec un défaut technique. C'est notamment le cas d'un agent, qui, étant monté sur le butoir d'une voiture sur fosse, pour y connecter la prise de courant, y reçut une secousse électrique qui le précipita la tête la première dans la fosse; l'isolement du conducteur de la prise de courant était défectueux et... le pantographe n'avait pas été abaissé.

M. Borgerhoff présenta alors le projet établi par le Service de Sécurité pour l'instauration d'une boîte aux idées réservées aux suggestions concernant la sécurité.

Les délégués furent invités à étudier le règlement qui leur était soumis et à faire part de leurs observations par écrit. Nous

reviendrons plus longuement sur cette importante innovation lors de son lancement officiel. Ainsi prit fin cette réunion, au cours de laquelle furent discutées des questions d'un vif intérêt, car elles concernaient soit des accidents évitables, dont certains de nos collègues avaient cruellement soufferts, soit les mauvais résultats enregistrés dans la lutte pour la sécurité par quelques sections de Groupes, où de gros efforts devront être déployés pour acquérir et développer l'esprit de sécurité.

La fin de l'après-midi fut consacrée à la visite des installations des ateliers spécialement outillés pour le dépannage, l'entretien et la réparation des nombreux autobus du Groupe du Limbourg.

Les délégués furent favorablement impressionnés par l'ampleur des nouveaux locaux et par la judicieuse ordonnance des machines destinées à la révision des moteurs.

Classement aux concours inter-Groupes à la date du 30 Avril 1952

CONCOURS		Anvers	Flandres	Hainaut	Nam.-Lux.	Liège	Louvain	Bruxelles	Limbourg			
Mouvement	Record absolu	29	39	19	58	87	24	33	92			
	Record pondéré	236,06	197,78	225,34	197,50	495,30	123,40	279,88	244,27			
	Classement	4	6	5	7	1	8	2	3			
Voies et travaux	Record absolu	97	100	18	40	36	46	29	58			
	Record pondéré	234,25	147,18	79,33	59,20	67	69,34	79,89	64,79			
	Classement	1	2	4	8	6	5	3	7			
Petits Ateliers	Record absolu	305	116	27	193	71	91	40	153			
	Record pondéré	134,01	63,52	85,02	34,75	50,95	28,50	71,60	25,30			
	Classement	1	4	2	6	5	7	3	8			
		Merksem	Turnhout	Destelbergen	Jumet	Eugies	An-denne	Marl. + Malon.	Liège St-Gilles	Kessel-Lo	Cureghem	Hasselt
Grands Ateliers	Record absolu	69	268	69	61	47	135	82	94	62	15	90
	Record pondéré	130,59	199,24	130,51	83,79	65,50	124,52	70,23	151,48	79,22	31,20	110,96
	Classement	3	1	4	7	10	5	9	2	8	11	6

NOUVELLES DES GROUPES

DES AUTOBUS SONT MIS EN SERVICE SUR LA LIGNE NAMUR - PROFONDEVILLE

Une comparaison éloquente : de Namur à Wépion (Fozz), en tram : 30 min.; en autobus : 20 min.

Le dimanche 18 mai 1952, à 6 h. du matin, aucun agent ne se présenta aux remises de Salzinnes et de Fozz pour mettre en marche les motrices électriques de la ligne n° 4.

Une heure plus tard, les marchandes de fraises, sur la route de Wépion, installaient leurs éventaires sur... la voie en accotement du tram et regardaient passer les puissants autobus rouges qui, ce jour-là, prenaient possession de la route !

C'était la première fois, dans l'histoire des Vicinaux, qu'une ligne électrique d'une telle longueur (10 km.), était remplacée par un service d'autobus.

Le lendemain, lundi, les voyageurs habituels se rendirent compte qu'aux heures de pointe, ils étaient bien mieux servis qu'avec l'horaire du tram électrique; qu'on en juge : de 11 h. 30 à

13 h. 30, les départs de Namur vers Wépion (Fozz) se succèdent de 10 en 10 minutes !

Les graphiques avaient été étudiés avec soin; aussi, dès le premier jour, le service fonctionna-t-il sans aucun accro-

Lorsque le tronçon de route du Parc de La Plante à La Pairelle, actuellement en réfection, sera pourvu d'un beau macadam, le voyage se fera dans des conditions encore meilleures.

Le tracé de l'extension Strombeek-Beauval ayant été approuvé par le Ministère en février dernier, l'achat des terrains indispensables fut entrepris aussitôt et les premiers travaux de terrassement et de piquetage furent entamés peu après à partir de Beauval. Il y a exactement 1 km. 900 de voie et de poteaux à placer à travers champs et pâtures. On peut légitimement espérer que l'inauguration pourra avoir lieu après les vacances. En tous cas, la Direction locale a déjà fait paraître l'horaire de ce prolongement dans le nouveau guide-horaire et les nombreux habitants de ce

joli quartier doivent être satisfaits de la fréquence des départs.

Les travaux d'électrification de la ligne Louvain - Diest, qui avaient été arrêtés pendant de longs mois, se poursuivent maintenant activement; on utilise les poteaux provenant des lignes démontées à la côte. Une sous-station électrique va être construite à Saint-Joris-Winghe et une autre à Kaggevinne-Assent.

L'état de la voie de la ligne Bruxelles-Louvain a été considérablement améliorée par la mise en œuvre de ballast de pierraille et une nouvelle sous-station de renfort sera construite à Héverlée. Deux voitures P.C.C., les numéros 10.411 et 10.415, ont été remises régulièrement en service, après avoir subi des modifications à leur suspension.

On procède au dépôt de Louvain à l'achèvement intérieur du nouveau bâtiment destiné aux bureaux et un vaste hangar de 60 mètres de longueur est prêt à accueillir des motrices et même... des autobus.

LES BELLES CARRIERES



G. Borremans,
chef de service 1^{re} cl.,
48 ans de service.
Gr. Brabant.

★

A nos pensionnés

nous souhaitons

Une santé parfaite

Une heureuse

retraite...



Ph. Mees,
machiniste,
45 ans de service.
Gr. Brabant.



L. Proost,
chef-receveur,
42 ans de service.
Gr. Anvers.



I. Bellemans,
machiniste 1^{re} cl.,
47 ans de service.
Gr. Brabant.



A. Verlaine,
machiniste 1^{re} cl.,
46 ans de service.
Gr. Nam.-Luxemb.



G. Raspé,
chef-receveur,
42 ans de service.
Gr. Brabant.



J. Beaujean,
chef-receveur,
44 ans de service.
Gr. Liège-Limbourg.



F. Geunis,
Commis 1^{re} cl.
48 ans de service.
Gr. Brabant.



J. Wauters,
wattman,
47 ans de service.
Gr. Brabant.



J. Bruyndonckx,
wattman,
45 ans de service.
Gr. Brabant.



J. Gysemans,
chauffeur,
41 ans de service.
Gr. Brabant.



I. Renquet,
brigadier d'atelier,
44 ans de service.
Gr. Nam.-Luxemb.



Edmond DE BOE,
chef d'atelier de 1^{re} classe
à Cureghem
décédé le 24 janvier 1952
pension. après 45 ans de serv.

A l'Administration Centrale

Voilà plus de 8 mois, que nous n'avons plus consacré de chronique à l'Administration Centrale.

Il nous faut d'abord signaler les nouveaux agents, à qui nous souhaitons la bienvenue : M^{lle} Jacqueline Connings (Méc.) et MM. Van Peteghem (Fin.) et J. Peeters (Méc.).

ces deux derniers transférés du Groupe des Flandres.

La place nous manque pour citer les noms de tous les agents, à qui la cigogne a rendu visite ; au point de vue « statistiques », disons que les filles sont en majorité, mais M. Dons (Fin.), avec des jumeaux masculins, est venu améliorer la situation de l'effectif des garçons !

Nous n'avons eu que deux maria-

ges à enregistrer : celui de M. E. Marchand et celui de M^{lle} Aelvoet, qui est devenue M^{me} Froyman. Nous leur présentons nos meilleurs vœux de bonheur.

Dans le prochain numéro, nous retracerons les étapes des longues carrières de MM. Cornélis et Deltwarte, inspecteurs en chef, et de M. Ledent, chef de section, qui ont pris récemment leur retraite.

★

C'était la première fois, depuis l'entrée en fonction de M. Kennes comme Chef de Groupe, que des agents du Hainaut devaient être décorés.

Aussi, les dispositions prises pour cette cérémonie ont-elles différé sensiblement des usages anciens.

La réunion des décorés eut lieu dans la salle des fêtes des Charbonnages de Mariemont-Bascoup à Morlanwelz. Cet endroit avait été choisi pour sa situation centrale dans le Groupe. M. Kennes, Directeur, entouré de ses Ingénieurs et de ses chefs de service, accueillit tout d'abord, la fanfare des agents des ateliers d'Andenne-Seilles, qui avait répondu à l'appel de son ancien président d'honneur.

Dans son discours aux décorés, M. Kennes eut les mots qu'il fallait,

pour célébrer le mérite des bons serveurs de la S.N.C.V., puis il émit le vœu de voir se rétablir, au sein des Vicinaux du Hainaut, la vieille tradition des fanfares, harmonies et chorales, qui ont toujours fait florès en Wallonie.

Déjà un premier groupement s'est constitué à Eugies; nul doute que d'autres bonnes volontés se révéleront bientôt.

Après le vin d'honneur et les cigares traditionnels, une photo, reproduite ci-dessous, fut prise dans les jardins. Un bon nombre de décorés participèrent à un dîner en compagnie du Directeur, des chefs de service et des membres de la fanfare. Cette belle journée se clôtura par une visite des jardins du Château de Mariemont, favorisée par un temps splendide.



TRENTE-CINQ ANNEES DE SERVICE.

Croix civique de 1^{re} classe: M. Byl Raoul

Croix civique de 2^e classe: M. Desalle René — Francart Joseph — Tondou Alexandre — Seliffet Victor.

Médaille civique de 1^{re} classe: M. Delbart Joseph.

Médaille civique de 2^e classe: M. Lechien Arthur — Roulet Léon.

VINGT-CINQ ANNEES DE SERVICE.

Médaille civique de 1^{re} classe: M. Gesel Paul — Maes Albert — Ronsman Achille — Matheys Arille — M^{lle} Bodson Lucienne.

Médaille civique de 2^e classe: M. Deladrière Emile — Moreau René — Drugmand Théo — Malengrez Paul.

Médaille civique de 3^e classe: MM. Dumont Alfred — Van Hopstal Léandre — Gallez Léon — Hens Henri — Vanderave-roet Gustavine — Dewandeleer Jean — Richefet Joseph — Fievet Charles — Devos Aristide — Fautre Léon — Van San Jean

— Yseux François — Frappez Gustave — Bolaers Joseph — Torcq Edmond — Marghem Norbert — Aubry J. — Adam Gilbert — Barthels Léopold — Dardenne Antoine — François Marcel — Gelay Emile — Lambot Maurice — Morsaint Ernest — Picheny Auguste — Polen Maurice — Tinnant Théodore — Paris Ernest — Piret Alphonse — Decoster Fernand — Raman Léon — Jumez Joseph — Demacq Robert — Leblond Georges — Zinque Léon — Dediève Albert — Chevalier Jean — Vandenhende Oscar — Fontaine Maurice — Brosse Gilbert — Delvallee Raymond — Tenaerts Henri — Blicq Léon — Delchambre Gaston — Dekegel Joseph — Ghislain Aimé — Hastire Octave — Mathy Louis — Hallet Alphonse — Leloup François — Mathy Clovis — Sauvage Franz — Van Bokestal Arille — Vermeulen Guillaume — Fredericksen Evengt — Middelaire Hector — Couvreur Paul — Dumont Henri — Demeester Jos. — Parea Robert — Sampoux Victor — Houze Léopold — Manfroid Ursmar — Brohez Nicolas — Olivier Jules — Schmits Emile — Connart Jean — Defontaine Armand.

●
LES
PROPOS
DU



Contrôleur BOUDARD

B. — Vous avez lu ce qui c'est passé à Liège le mois dernier ?

R. — Vous voulez parler de ce sous-officier en état d'ébriété, qui a voulu conduire un tram, avec bataille et poursuite en camionnette ?

B. — En réalité, la Presse, après un jour d'Ascension fort calme, a grossi et enjolivé à plaisir cet incident ; ce militaire s'est rebellé contre la gendarmerie, mais force est restée à la loi.

R. — Des faits pareils sont heureusement plutôt rares !

B. — Il en est de même du cas de cet abonnement général d'un an, que j'ai failli saisir l'autre jour.

R. — Un abonnement d'un an ? Sur tout le réseau ? Voilà un personnage que j'aurais salué avec toutes les marques du respect ; depuis la guerre je n'ai plus revu des abonnés de ce genre !

B. — Justement ! De plus, ce voyageur m'avait présenté un carnet à deux volets en carton fort, de couleur vert-bouteille...

R. — En usage précédemment car, depuis la fin de l'an dernier, c'est la carte d'identification avec ticket-abonnement qui est utilisée.

B. — C'est ce qui explique mon hésitation ; un texte manuscrit attestait que le prix avait été payé à Bruxelles, rue de la Science. En interrogeant l'abonné, je me suis rendu compte que l'abonnement avait été payé par un département ministériel, ce qui expliquait que l'on n'était pas passé par une caisse enregistreuse d'un bureau d'exploitation.

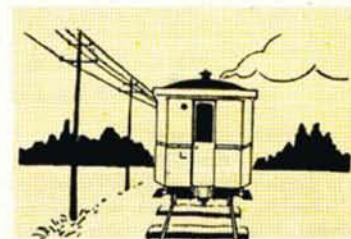
R. — Et qu'avez-vous fait alors ?

B. — J'avais failli un instant confisquer l'abonnement, mais après réflexion, j'y ai renoncé et je me suis renseigné à la Direction.

R. — On vous a confirmé la chose ?

B. — Mais oui, l'Administration Centrale a épuisé actuellement son stock d'abonnements généraux, qui sont en carton fort, très résistant et les abonnements généraux délivrés à partir du 1^{er} juin 1952 seront du type ordinaire.

R. — Eh bien, maintenant nous voilà informés.





Liste des Agents mis à la pension à 65 ans

Avril - mai 1952

Proost Louis, chef-receveur . . .	42	années de service, Anvers.
Mathijs Callixtus, receveur . . .	35	id. id.
Vloemans Jan, piocheur . . .	32	id. id.
Bulthe Camiel, chef de voies et travaux . . .	33	id. Flandres.
Lassois Emile, receveur . . .	23	id. Hainaut.
Coquerelle Alfred, chef-piocheur .	33	id. id.
Verlaine Albert, machin. 1 ^o cl.	46	id. Nam.-Luxemb.
Beaujean Joseph, chef-receveur .	44	id. Liège-Limb.
Borremans Gustave, chef de ser- vice 1 ^o cl. . .	48	id. Brabant.
Portenart Charles, contrôleur . .	39	id. id.
Moerenhout Judo, receveur . . .	27	id. id.
Raspé Gustave, chef-receveur . .	42	id. id.
Bellemans Isidore, machin. 1 ^o cl.	47	id. id.
Roland Victor, manoeuvre . . .	30	id. id.
Brancart Pierre, ouvrier qualifié de 1 ^o cl. . .	34	id. id.
Hens Petrus, machiniste 1 ^o cl. .	46	id. Anvers.
Hendrickx Frans, ouvrier qualifié	43	id. id.
Van Ostaeyen Alexander, chef- piocheur . . .	44	id. id.
Clymans Petrus, chef-receveur .	42	id. id.
David Julien, machiniste 1 ^o cl. .	47	id. Flandres.
Neckelbroeck Pierre, ouv. qual.	33	id. id.
Dussausoit Achille, wattman . .	29	id. Hainaut.
Vanderbèque Augustin, wattman	33	id. id.
Demoulin Louis, brigadier . . .	19	id. Nam.-Luxemb.
Mahoux Emmanuel, chef de dé- pôt 1 ^o cl. . .	45	id. id.
Riga Emile, ouvrier d'élite . . .	33	id. Liège-Limb.
Wauters Emile, machiniste 1 ^o cl.	40	id. Brabant.
Vandeloock Félix, nettoyeur . .	36	id. id.
Mayné J.-B., conduct.-rangeur .	32	id. id.
Billens Joseph, wattman . . .	43	id. id.
Léonard Antoon, brigadier . . .	39	id. id.



M. G. Borremans, chef de service à Haacht, fut fêté lors de sa mise à la retraite.



Le 27 mars, le personnel du dépôt de Courtrai a manifesté sa sympathie à M. Bulthé, surveillant des Voies et Travaux, lors de sa mise à la pension. Entré en 1919, M. Bulthé fut nommé chef-piqueur en 1922 et surveillant en 1928.

De tout un peu

• • •

A l'instar des autres Groupes, la direction du Groupe de Bruxelles a édité, pour la première fois, un indicateur de ses lignes. Nous pourrions même dire qu'il en a édité trois.

En effet, pour le Brabant Wallon, pour le Brabant Flamand et pour l'agglomération bruxelloise, les lignes ont été groupées chaque fois différemment. Ces horaires étant principalement destinés aux usagers locaux, cette formule offre des avantages évidents.

Dans le fascicule plus spécialement réservé aux Bruxellois, des réclames de « Gueuze Lambic » invitent le citadin à s'évader « en vicinal » vers les guinguettes de la banlieue, où l'on déguste des tartines au fromage blanc, arrosées de cette bière unique au monde !

• •

Nos lecteurs n'auront pas manqué de remarquer la modification intervenue dans la présentation de la première page; cette nouvelle disposition nous permettra de disposer d'un choix plus grand de sujets pour la photo de couverture.

10

La photo de première page représente l'église reconstruite de l'Abbaye d'Orval, accessible par nos services d'autobus au départ de Florenville et de Bouillon. L'auteur de cette photo, M. Roels (I.G.) a témoigné, comme toujours, de beaucoup de goût artistique et la présence du frère convers prouve aussi qu'il a eu de la chance... pendant un quart de seconde !

• •

DU CRAYON ROUGE ET BLEU... AU PINCEAU !

Le mois dernier, les peintres et sculpteurs du Hainaut exposèrent leurs œuvres dans une salle de la capitale.

A côté d'artistes cotés, tels L. Buisseret, Léon Devos et le Baron Pierre Paulus, qui évoque admirablement l'atmosphère du Pays Noir, notamment avec sa toile « La Sambre à Charleroi », divers artistes moins connus du grand public avaient été invités.

Il nous est agréable de signaler qu'un de nos collègues, M. Georges Van den Bossche, receveur à Charleroi, avait été sollicité par l'Association des Artistes du Hainaut et exposait une toile « Jardin de la Paix ».

• •

AVIS AUX AMATEURS DE BALLE !

Le Challenge national de balle-pelote des Vicinaux, organisé par le Cercle Sportif des Vicinaux de Namur et sous

l'égide de la commission des fêtes de la ville, aura lieu le dimanche 27 juillet, à 14 h., à la place Saint-Aubain.

Des autocars partiront de Bruxelles. - S'adresser à M. Anhès, 14, rue de la Science.

Nous regrettons d'annoncer le décès de :
Groupe du Hainaut : Lebec, Germain, machiniste.

Groupe du Brabant : Demol Jean, receveur - Van Schepdael Edouard, manoeuvre - Augustinus Etienne, receveur.

AVIS

aux

conducteurs d'autobus

• •

Il est rappelé au personnel desservant les autobus qu'en cas de panne ou d'avarie ils peuvent demander l'aide des motocyclistes de Touring Secours. La S. N. C. V. ayant payé un forfait, l'assistance du service Touring Secours leur est assurée.

Chronique sociale

LES ALLOCATIONS FAMILIALES

(Suite)

Dans les précédentes chroniques consacrées aux allocations familiales, nous avons exposé (secteur I) les trois régimes d'allocations : allocation normale, allocation majorée et allocation d'orphelin; nous abordons maintenant les secteurs II et III de notre étude, relatifs respectivement à l'allocation de naissance et à l'allocation de la mère au foyer.

Secteur II. — Allocation de naissance.

A. — Condition d'octroi.

L'allocation de naissance est octroyée à l'occasion de la naissance de tout enfant au profit duquel des allocations familiales peuvent être acquises en vertu des principes exposés dans nos chroniques précédentes.

Une exception est apportée à cette règle en ce qui concerne les travailleurs qui se trouvent en état de chômage au moment de la naissance. Dans ce cas, l'allocation peut être revendiquée auprès de la Caisse d'Allocations familiales à laquelle est affilié l'employeur qui a occupé l'intéressé immédiatement avant sa mise en chômage, à la condition que la naissance se situe dans les 4 mois suivant la cessation du travail.

B. — Montant de l'allocation de naissance.

- Première naissance d'une union . . . 1.800 fr.
- Naissance suivantes, pour chaque enfant 900 fr.

En ce qui concerne les enfants posthumes, les taux sont majorés comme suit :

- Première naissance 3.600 fr.
- Naissance d'un enfant d'un autre rang (2^e ou suivants) 1.800 fr.

Est enfant posthume, l'enfant dont le père salarié est décédé avant la naissance et qui réunissait les conditions légales pour bénéficier des allocations de naissance.

La prime est payée au taux de 1.800 francs pour toute naissance, première d'une union.

L'existence d'enfants propres d'un mariage antérieur n'influe donc pas sur le taux de l'allocation pour la naissance d'un premier enfant issu d'une nouvelle union; de même, l'existence d'enfants naturels n'a aucune influence sur le taux de la prime accordée pour la naissance du premier enfant issu d'un mariage ultérieur.

C. — Formalité de demande.

Dès le 8^e mois de grossesse, l'agent peut demander le bénéfice de l'allocation de naissance; à cet effet il doit réclamer, à son bureau d'attache, un formulaire « Demande d'allocation de naissance ».

L'agent devra compléter les rubriques A, D, E, F et I; le médecin remplira la rubrique B.

Ce formulaire sera ensuite remis au bureau d'attache qui fera procéder à la liquidation anticipative de l'allocation de naissance (c. à d. avant que la naissance se produise).

Si l'agent n'a pas usé de la faculté qui lui est offerte d'introduire sa demande dès le 8^e mois de grossesse et qu'il ne la remet que postérieurement

à la naissance, la rubrique B devient superflue, mais l'agent doit compléter la rubrique C et faire remplir la rubrique H par l'officier de l'état civil.

Secteur III. — Allocation de la mère au foyer.

A. — Condition d'octroi.

L'allocation de la mère au foyer est octroyée à la mère élevant un ou plusieurs enfants bénéficiaires d'allocations familiales, pour autant qu'elle reste au foyer et n'exerce aucune activité professionnelle lucrative.

Le mot « mère » vise, à l'exclusion de toute autre personne, la mère légitime ou la mère naturelle, de même que la belle-mère (nouvelle épouse du père) et l'adoptante au sens de la législation sur l'adoption.

Les mots « élevant un ou plusieurs enfants » ne requièrent pas que la mère s'occupe personnellement des soins à donner aux enfants, ou de leur éducation ou de leur instruction; de plus, la présence constante de l'enfant au foyer n'est pas exigée, en ce sens que le placement comme interne dans une institution d'enseignement n'est pas un obstacle à l'octroi de l'allocation.

Lorsque l'on exige que la mère *reste au foyer*, il faut entendre par là qu'elle doit habiter sous le même toit que les enfants; en pratique, cette condition peut être considérée comme suffisamment réalisée si les enfants sont inscrits au registre de la population à la même adresse que la mère.

Lorsque le texte stipule que la mère ne peut exercer aucune activité professionnelle lucrative, c'est la situation normale qui doit être prise en considération.

Une activité lucrative exercée à titre exceptionnel ou accidentel n'est pas un obstacle à l'octroi de l'allocation de la mère au foyer.

L'activité professionnelle prend un caractère normal lorsqu'elle s'étend sur au moins 18 jours par an, à raison de 2 heures au moins par jour.

B. — Montant de l'allocation de la mère au foyer.

L'allocation de la mère au foyer est fixée à 100 frs par mois pour le premier enfant, et à 50 frs par mois pour chacun des enfants suivants, bénéficiaires d'allocations familiales.

Les taux mensuels de 100 et 50 francs, sont éventuellement convertis en taux journaliers de 4 et 2 frs, lorsque les allocations familiales sont payées sur la base du taux journalier et non sur la base du forfait mensuel.

Ces sommes sont liquidées en même temps que les allocations familiales.

C. — Formalité de demande.

L'agent, dont l'épouse se trouve dans les conditions pour bénéficier de cette allocation, doit réclamer à son bureau d'attache un formulaire de demande d'« Allocation de la mère au foyer ».

Ce document, dûment rempli et signé par la mère, devra être retourné au bureau d'attache et servira de base à la liquidation de cet avantage.

(A suivre.)

SUPPRESSION DE L'OCTROI DE LA PRIME DE LAYETTE

En vertu de l'arrêté ministériel du 28 mars 1952, relatif aux modalités d'octroi des œuvres-annexes, la Caisse Auxiliaire de l'Etat pour Allocations Familiales s'est vue dans l'obligation de suspendre notamment l'attribution de la prime de layette (750 fr.) pour les naissances survenues après le 17 avril 1952.

LA MER, source de Santé

Devons-nous boire de l'eau de mer? Non, nous ne sommes pas faits pour cela. L'air salin du bord de la mer et les vents marins chargés de gouttelettes d'eau apportent, à eux seuls, tous les stimulants nécessaires à nos échanges nutritifs. Ce mouvement d'air, joint au soleil, agissant par la vertu de ses rayons bienfaisants, nous plonge dans un vrai bain de santé, lors même que nous ne mettrions pas la pointe des pieds dans l'eau.

L'air de la mer est d'une grande pureté. Il contient plus d'oxygène et trois fois autant d'ozone que l'air des villes. Non seulement il est salé, mais encore il s'y trouve de faibles quantités d'iode et de brome.

L'eau de mer, on le sait, est très riche en sel de cuisine (10 grammes par litre). On y décèle, en outre, du sulfate de magnésie, l'iode et le brome déjà mentionnés à propos de l'air et qui proviennent des algues en décomposition, du phosphore, du soufre, du carbone et divers métaux à l'état de traces. Tous les composants de l'air s'y retrouvent dissous. Là où les algues abondent, on note aussi la présence de mucine, substance visqueuse qui se décompose rapidement à l'air en libérant de l'hydrogène sulfuré. Ce bref aperçu chimique démontre que l'eau de mer peut rivaliser d'activité avec plus d'une source d'eaux minérales.

L'eau de mer est en moyenne plus chaude que celle des fleuves et des lacs; sa température est moins sujette à variation, du fait de l'énormité de la masse liquide et de l'agitation constante des flots.

Soleil et lumière ont, au bord de la mer, une force et un rayonnement comme nulle part ailleurs. L'insolation y est grande; à l'action des rayons directs du soleil s'ajoute celle de sa réverbération par la surface des eaux, par le sable des plages et par l'air chargé de vapeurs. La lumière trouve là des conditions de diffusion uniques. Sa richesse en rayons de toutes sortes varie avec la charge en nuages de l'atmosphère, les nuages renvoyant surtout les rayons bleus, le miroir bleu de la mer réfléchissant les rayons jaunes, verts, bleus et violets, mais absorbant les rouges. On commence seulement à étudier le potentiel électrique, la « radioactivité » de l'air de la mer.

L'hôte du rivage maritime se trouve donc soumis à toute une gamme d'excitations inhabituelles, allant des plus puissantes aux plus subtiles. Le bien portant n'hésitera pas à se livrer tout entier à ces influences bienfaisantes. Mais celui qui, à bon droit, se méfie de sa santé (et, à plus forte raison, le malade avéré) doit, sans balancer, consulter son médecin et se plier à ses avis. Les cardiaques, les rénaux, les rhumatisants, et certaines catégories de nerveux, feront mieux d'éviter les lieux exposés aux vents du large. Cette règle comporte assurément des exceptions, spécialement pour les nerveux, dont certains bénéficient grandement d'un séjour à la mer. Quels malades le médecin y envoie-t-il de préférence? Avant tout, les enfants délicats, scrofuleux, lymphatiques ou rachitiques, qui, en peu de temps, prennent dans ce milieu de belles couleurs. Puis les anémiques, les déprimés, les débilisés, les prédisposés aux inflammations de la gorge, les asthma-

tiques (ceux-ci ne doivent user du bain de mer qu'avec prudence), les ralentis de la nutrition. Tuberculeux osseux et articulaires trouvent au bord de la mer des sanatoria où ils peuvent faire leur cure solaire tout comme à la montagne. Au médecin à juger de chaque cas en particulier. A lui de recommander un climat chaud et humide, ou frais et humide, ou chaud et sec, ou bien enfin de décider si une croisière en mer n'est pas préférable à un séjour sur la côte.

L'influence du climat maritime se fait sentir, comme du reste toutes les actions climatiques, sur la peau et les autres organes des sens, ainsi que sur les voies respiratoires. La pression atmosphérique, plus élevée qu'ailleurs, agit sur l'organisme tout entier. L'air du rivage, par son humidité et son mouvement intense — et ceci est plus vrai encore des vents de la haute mer — soumet la peau à une sorte de gymnastique passive qui stimule la fonction essentielle qu'est la respiration cutanée, laquelle réagit à son tour favorablement sur tous les processus vitaux. L'appétit s'aiguit, les échanges nutritifs (assimilation et désassimilation) s'accroissent, d'où, chez les malades, « désembouteillage » des territoires engorgés et retour à l'état normal; chez les enfants, croissance plus rapide. L'utilisation meilleure des sels minéraux et de la chaux profite au squelette, qui gagne non seulement en dimension, mais encore en solidité. L'élimination de l'eau (sueur, urines) augmente à son tour, hâtant ainsi l'expulsion des produits de déchets, facteurs de tant de troubles. L'air marin rend aussi la respiration plus active. L'accroissement de l'amplitude des inspirations commande celui des échanges gazeux entre l'air et le sang, qui devient plus actif en raison d'une régénération plus rapide des globules rouges. Les contractions du cœur se font plus fortes et plus calmes et cette action se répercute sur l'arbre respiratoire tout entier. En outre, les transmissions nerveuses des centres aux muscles s'exécutent plus vite et plus sûrement. Enfin, les glandes à sécrétion interne produisent davantage, spécialement la thyroïde, grâce à l'iode contenu dans l'air et dans l'eau.

Les bains de mer, de sable ou de soleil viennent encore renforcer les effets de la cure climatique, sauf à user sans excès de ces plaisirs légitimes. Un bain de mer de dix minutes au plus est tout à fait suffisant pour un adulte. Les meilleures heures, sur nos plages européennes, sont le matin, à partir de 10 heures, et l'après-midi, entre 3 heures et 5 heures, au début de la marée montante. Les bains de soleil ne doivent pas être dosés avec moins de minutie. Que les amateurs de peau bronzée se souviennent que l'on brunit à l'air marin même à l'ombre, du fait de la richesse de l'atmosphère en rayons ultra-violet. Les méfaits dus à l'abus du soleil, en notre temps si fervent de bains de plages, donnent beaucoup à faire aux médecins, depuis quelques années. Un dernier avertissement, dont on ne tient généralement pas assez compte : il faut éviter d'aller constamment tête nue si l'on veut échapper à l'insolation et ménager ses yeux.

(Extrait du « Guide Vita », de la Compagnie d'Assurances sur la vie « Vita ».)

Echos du Littoral

Chacun sait que la gare S. N. C. B. à Heist qui se trouvait en pleine ville et enlaidissait cette charmante plage de famille, a été démolie et reconstruite à 600 m. de là, dans les terres.

La nouvelle route bétonnée, qui traverse toute la ville, est pratiquement terminée et la ligne vicinale qui passe entre la double bande de roulement, a été livrée au trafic.

Les rails et les poteaux de la ligne qui allait de Knokke à Oosthoek-Siska ont été démontés.

Ci-contre, une reproduction du coquet bâtiment, qui vient d'être édifié à la halte de Bredene. Les plans ont été conçus par la Direction des Voies et Travaux de l'Administration Centrale.



Qu'est-ce qu'un « Quiz » ?

Le « Quiz » est un jeu intellectuel mis à la mode en Amérique et qui vient d'être introduit récemment en Belgique par les émissions parlées flamandes de la R. N. B.

Pour les auditeurs de la Radio Néerlandaise, c'est un jeu ancien et, il y a quatre ans déjà, M. Kapper, secrétaire de la « Commissie voor Hersengymnastiek » (Commission de la Gymnastique du cerveau) du cercle du personnel des Usines Philips, à Eindhoven, faisait parvenir à « Nos Vicinaux » les détails complets de l'organisation d'une séance publique de ce genre.

Mais voyons d'abord le sens du mot « QUIZ ». C'est un américanisme qui signifie « examen oral ou écrit », « colle » (a quiz game = a question and answer game, un jeu de question et réponse), à rapprocher du mot français « cuisiner », pris dans son sens figuré, où l'on retrouve l'idée d'interrogation orale !

Dans la partie flamande du pays, se sont formés des « quiz-clubs » formés de « quiz-team ». Disons plus simplement, en français, que des équipes se rencontrent en présence d'un meneur de jeu (quiz-master) et d'un jury, assisté d'un chronométrateur.

Ces concours portent sur des questions relatives à la littérature, la science, la musique, l'histoire, le théâtre, le cinéma et les sports ; on y mêle parfois des questions-atrappes qui demandent simplement de la réflexion et du bon sens.

Le « QUIZ » est donc un sport sérieux, ce qui ne veut pas dire que l'on ne s'y amuse pas, car souvent des réponses approximatives ou erronées provoquent l'hilarité du public.

Des compétitions semblables peuvent être suivies à Radio-Luxembourg, avec le célèbre M. Champagne,

à la B. B. C., à Hilversum. Afin de vous familiariser avec ce genre de déassement, nous vous donnerons régulièrement une sélection de questions (avec les réponses) traitant d'un sujet identique et que nous emprunterons à la Revue du Club du personnel de la General Motors.

Pourrons-nous bientôt organiser de semblables joutes intellectuelles dans les fêtes de nos associations du personnel ? La Rédaction de « NOS VICINAUX » est à la disposition des organisateurs éventuels notamment pour les séries de questions et réponses.

TEST NUMERO 1 — SPORT

1. — Quelle est l'équipe de football qui garda le plus longtemps le maximum des points en Promotion durant les compétitions de cette année ?

2. — Où eurent lieu les Jeux Olympiques en 1932 ? En 1936 ? En 1948 ?

3. — Combien de joueurs y a-t-il dans une équipe de rugby ?

4. — Quel est le coureur qui gagna l'an dernier la 25^{me} étape du Tour de France ?

5. — A quel nom est attribué le record mondial du saut en longueur et quelle en est la performance ?

6. — Donnez la formation de la ligne d'attaque belge durant le match Belgique-Hollande en 1952.

7. — Connaissez-vous un sportman belge qui a réussi à se faire une renommée internationale dans deux branches différentes ?

En ce moment il pratique les deux sports.

8. — Au cours du « revirement » de Fausto Coppi dans la 20^{me} étape

PRESENCE de Nos Vicinaux

Nous avons déjà pu constater que fréquemment des articles et des informations, parus dans « Nos Vicinaux », sont repris dans la presse d'entreprise belge et il y a quelque temps, deux séries de dessins de « Zizi, fils d'agent », ont été empruntés par la revue du personnel de la firme « Laines d'Aoust ».

Récemment encore, l'article paru dans le dernier numéro sur l'inventeur de la perche de trolley, a été repris entièrement par le quotidien « La Nation Belge ».

C'est la preuve que notre journal est apprécié également en dehors de la S. N. C. V.

D'ailleurs, la liste de nos abonnés témoigne de l'intérêt que portent à notre revue les amis des tramways de tous les coins du monde.

Savez-vous, à ce sujet, que nous avons des abonnés payants non seulement en Belgique, mais aussi en France, en Hollande, en Angleterre, au Danemark, en Allemagne, et tenez-vous bien, à Auckland, en Nouvelle-Zélande, à Santiago du Chili et à Montevideo, en Uruguay !

Le Comité de Rédaction assure également un service gratuit, de plus de 400 numéros, à de multiples organisations touristiques, à certaines personnalités du milieu des transports, à des professeurs, à des journalistes, etc... De plus, nous pratiquons l'échange de nos journaux avec des revues spécialisées ferroviaires, automobiles et routières, ainsi qu'avec des journaux internes de sociétés de transport en commun de plusieurs pays, dont la France, la Suisse, la Suède et les Etats-Unis.

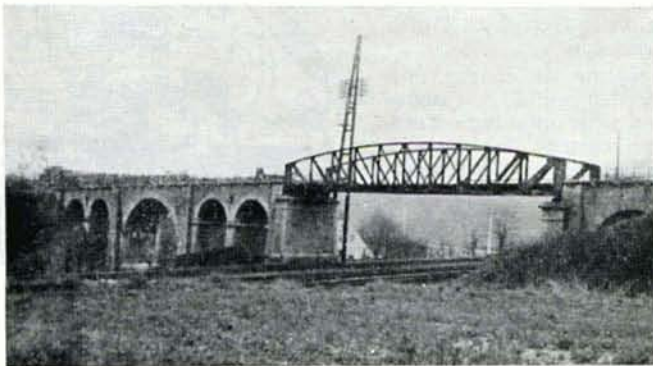
Nous voici déjà arrivés dans notre septième année d'existence, il nous était permis de nous arrêter un instant et de mesurer le chemin parcouru.

du Tour de France 1951 il n'y a eu qu'un seul coureur, quasi inconnu, qui a su suivre le champion italien durant une grande partie de l'étape et qui se classa second à l'arrivée. Qui était-ce ?

9. — Qui était Paavo Nurmi ?

10. — Qui est le recordman du monde de course à pied sur 3.000 m. ?

Où l'expression *couper les ponts*
est prise dans son sens propre !



L'exploitation de la section Rebecq-Rognon étant abandonnée depuis plusieurs années, la démolition du viaduc à Hennuyères, au-dessus du chemin vicinal n° 5 et du chemin de fer de l'Etat de Bruxelles à Mons a été décidée.

Cet ouvrage d'art a été construit en 1910 pour la mise en exploitation de la section du chemin de fer vicinal Nivelles-Braine-l'Alleud-Virginal-Rebecq-Rognon-Braine-le-Comte.

La partie qui enjambait la route n° 5 était constituée en pierres de taille et voûtes en briques, à cinq arches (34 m. d'ouverture).

L'autre partie, au-dessus du chemin de fer de l'Etat, était une passerelle métallique avec arche en maçonnerie, côté Rebecq.



Les Trucs du Métier

La batterie d'accumulateur

Dans notre numéro précédent, nous vous avons entretenu du refroidissement des moteurs et de quelques petites précautions à prendre pour éviter les ennuis pendant la période des fortes chaleurs.

La batterie d'accumulateur est un autre complexe qui rend d'immenses services en hiver ; mais son bon fonctionnement, pendant la belle saison, reste cependant très important, et les organes de la batterie doivent être protégés contre les dangers inhérents à une vie moins active.

Le problème de l'entretien et de la longévité des batteries sera résolu le jour où :

1° le niveau de l'électrolyte sera maintenu correctement ;

2° le régime de charge sera modifié, en raison de la demande de courant et de la charge même de la batterie.

SOINS ELEMENTAIRES.

Durant la charge, l'électrolyte de la batterie (eau distillée + acide sulfurique) se décompose en hydrogène et oxygène qui s'échappent sous forme de gaz (très inflammable) par les orifices de ventilation des bouchons.

L'acide, lui, ne s'épuise pas : seule, l'eau s'évapore sous la forme de petites bulles gazeuses d'oxygène et d'hydrogène.

C'est donc une erreur que d'ajouter à la batterie autre chose que de l'eau distillée ; c'est ce liquide, et rien d'autre, qu'on doit ajouter périodiquement pour refaire le niveau de l'électrolyte. Ce niveau se situe à 1 cm. au-dessus des plaques, jamais plus haut, sans quoi il y a projection d'eau et d'acide, lors des démarrages la batterie s'affaiblit.

Pour conserver une batterie d'accumulateur, (nous parlerons ici uniquement des batteries à plaques de plomb et non de batterie ferrocadmium ou cadmium-nickel), il faut avant tout la maintenir dans un état parfait de propreté, éliminer les sels

grimpants, les poussières et boues recouvrant les couvercles des batteries.

Il est inutile et contre-indiqué d'utiliser le marteau et le burin pour éliminer les dépôts de ces sels. Un vieux pinceau trempé dans de l'eau contenant un peu d'ammoniaque en vient rapidement à bout. Ces sels peuvent ronger les câbles, les bornes et le support de batterie. Lorsqu'ils sont éliminés, on nettoie complètement le dessus des batteries, on sèche et on enduit les câbles et câbles au moyen de vaseline ou de graisse consistante. Pour protéger ultérieurement les bornes et les colliers d'attache, on peut prévoir également des rondelles en feutre imbibées d'huile et de bicarbonate de soude. Lorsque les sels réapparaissent on recommence le traitement sans plus attendre, pour empêcher les formations massives.

Cependant prévenir vaut mieux que guérir et la meilleure façon de combattre les sels grimpants et les dégâts de l'électrolyte dans les environs immédiats d'une batterie, consiste à empêcher leur formation en maintenant le niveau de liquide à la cote maximum indiquée de 1 cm. au-dessus des plaques. Dans les batteries à grande réserve d'électrolyte, il faut veiller à ce que le niveau soit tel qu'il n'y ait pas projection, lors des démarrages.

Le niveau d'électrolyte doit être vérifié au moins une fois par semaine, plus souvent si nécessaire, suivant la température extérieure, le régime de charge et la ventilation du coffre. Tous les éléments doivent être inspectés et il est de première importance que les **chefs d'ateliers, contremaitres et contrôleurs, vérifient chaque jour les batteries de plusieurs véhicules.**

Le poids spécifique de l'électrolyte doit être vérifié périodiquement et ne peut dépasser 1,275.

LA CHARGE.

Pendant l'hiver, la charge des accumulateurs doit être telle que le démarrage des moteurs froids, l'éclairage et la signalisation des véhicules puissent se faire sans difficultés. Pour ce, il faut que la charge soit encore de 2 à 3 ampères, lorsque tous les consommateurs, autres que le démarreur, fonctionnent ; cette intensité de courant doit être mesurée directement aux bornes de la génératrice au moyen d'un ampèremètre de précision.

En été, le régime de charge doit être sensiblement diminué, son réglage correct aura pour avantage d'empêcher le durcissement des plaques et leur sulfatation, facteurs essentiels dans la tenue et la durée de vie d'une batterie.

Le régime de charge doit être d'environ la moitié du régime d'hiver.
LA FIXATION DES BATTERIES.

Nous attirons une fois de plus l'attention sur l'importance de la fixation des batteries.

Une batterie non fixée correctement au véhicule est soumise à des chocs continus, les plaques se détachent des barrettes extérieures de connexion, la matière active tombe dans le fond des récipients provoquant des courts-circuits internes ; le bac peut se fêler ou se détériorer par frottement.

Les batteries doivent donc être solidaires du châssis ou de la carrosserie. Elles doivent reposer sur leurs supports à l'intermédiaire de plaques de caoutchouc ou de feutre.

Les câbles de connexion doivent être suffisamment souples et longs pour éviter des tractions sur les bornes, il faudra aussi s'assurer de la bonne fixation du câble de masse.

Nous n'avons pas la prétention d'avoir tout dit au sujet de la batterie ; nous reviendrons sur le sujet au début de l'hiver. Mais si, durant l'été, vous suivez les conseils que nous venons de vous donner, vous serez assuré de ne pas avoir de batterie défectueuse et cette assurance vaut bien un coup d'œil tous les deux mille kilomètres.

Un nouveau dépôt à Uccle-Calevoet

★

Le Groupe de Bruxelles exploite une série de lignes d'autobus ayant leur point de départ à Uccle-Calevoet.

Depuis quelques années, le trafic vers Beersel-Alsemberg-Hal et le domaine provincial de Huizingen a pris une ampleur considérable, entraînant une augmentation de la flotte d'autobus, au point que nombre de véhicules doivent être garés par tous les temps à l'extérieur du bâtiment qui sert de garage actuellement. Cette situation va bientôt prendre fin. En effet, la S.N.C.V. a commencé depuis un mois et demi la construction d'un vaste dépôt situé rue de Drogenbos, à Uccle-Calevoet, et qui comprendra un garage avec trois fosses de visite, un atelier de réparations, une station de graissage, un dépôt de 15.000 litres de mazout, trois thermoblocs destinés au chauffage des locaux, ainsi que des installations sanitaires et sociales pour le personnel, et une maison d'habitation.



— Ceci est la vidange la plus extraordinaire que j'ai jamais vue !

(Esso Magazine).

Le Bâtiment de la Direction

La reprise de l'exploitation des lignes de la région de Mons par la S.N.C.V., eut lieu en 1920.

C'est vers 1922 que M. Chokier, dirigeant local de l'époque, quitta son bureau de la rue Masquelier, à Mons, pour venir s'installer dans une sorte de villa achetée par la Société Nationale à la place des Alliés.

Le 1^{er} juin 1923, M. De Neyer, Ingénieur, remplaça M. Chokier à la tête des Vicinaux de Mons, mission qu'il assumait jusqu'en 1928. A cette dernière date, M. Coppée remplaça M. De Neyer et fut chargé de la direction du nouveau groupe du Hainaut.

Depuis cette époque, les employés

DU
GROUPE
DU
HAINAUT



Vue des locaux actuels.



du Service du Personnel et de la Comptabilité furent logés à l'étroit dans un grand bureau central. Les voyageurs qui désiraient avoir des renseignements ou se procurer des abonnements, devaient se rendre dans un minuscule kiosque situé au milieu de la place Léopold.

Ces temps seront bientôt révolus. L'aubette sera abattue, la villa revendue et une nouvelle bâtisse, digne du Groupe du Hainaut, va être construite vis-à-vis de la nouvelle gare de la S.N.C.V.

Sur la photo, ci-dessous, on voit les panneaux publicitaires derrière lesquels

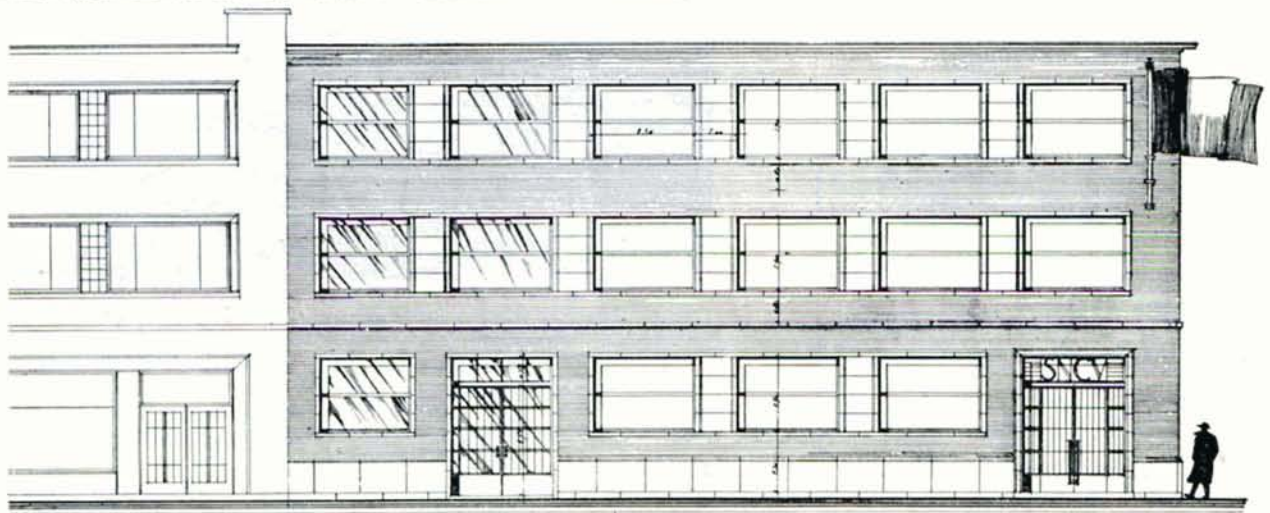
s'érigeront bientôt les nouveaux bâtiments. On distingue également une ligne blanche qui délimite la hauteur tolérée pour la construction, afin de ne pas masquer la vue de la tour du fameux Beffroi.

Le plan ci-dessous représente la façade qui s'étendra sur 21 m. 75, place Léopold, et sur 16 m., rue de la Housière, rue qu'empruntent les trams qui descendent vers la place.

Au rez-de-chaussée, le public aura accès à un hall avec guichets pour abonnements et renseignements; des

bureaux sont destinés au personnel roulant et au personnel sédentaire du service du « mouvement ». On a prévu également une salle de réunion et une salle pour le service médical.

Au premier étage, seront réunis les services administratifs, le secrétariat de la Direction, le bureau des dactylos. Au second étage prendront place les services techniques de « Traction et Matériel » et des « Voies et Travaux », ainsi qu'un réfectoire de 15 x 4 m.; tous ces services seront séparés par des cloisons vitrées et insonores.



FAÇADE OUEST.
Côté Place Léopold.

Les Tramways

dans le monde

Le journal d'entreprise « Voir et Traire » du personnel des « Tramways de Lille », a repris récemment l'article sur le « Développement des Tramways dans le monde » qui a paru dans notre revue; le rédacteur y a ajouté quelques renseignements sur les sociétés de tramways en France, qui ne peuvent manquer d'intéresser nos lecteurs :

« Depuis la guerre notamment, les TRAMWAYS perdent incontestablement du terrain en FRANCE. La situation est en effet la suivante, sauf erreur, en ce qui concerne les exploitations importantes :

» STRASBOURG ne remplace ses TRAMWAYS que sur quelques lignes; MARSEILLE les conserve (ils sont presque tous suburbains et ne pénètrent que peu en ville); NANTES est en discussion, mais reconstruit cependant son réseau très endommagé par la guerre; MULHOUSE hésite; LYON supprime tous ses TRAMWAYS et les remplace par des TROLLEYBUS ou des AUTOBUS suivant l'importance du trafic des diverses lignes, il en est de même pour ROUEN et LE HAVRE qui se sont orientés vers l'AUTOBUS; BORDEAUX substituée à ses TRAMWAYS des AUTOBUS A UN AGENT, excepté sur 3 lignes à gros trafic qui utiliseront la totalité des motrices relativement modernes; TOULOUSE remplace ses vieilles voitures et toutes ses voies secondaires ou mal tracées par des AUTOBUS, les voitures plus modernes étant conservées pour l'exploitation des quelques lignes principales; DIJON n'a maintenu les TRAMWAYS que sur 3 ou 4 lignes principales, les autres lignes importantes étant exploitées au moyen de TROLLEYBUS et les petites lignes par AUTOBUS.

» La société exploitant les lignes de Lille - Roubaix - Tourcoing tiendra trois lignes de TRAMWAYS avec son matériel moderne - (1938 et 1949) mais supprimera le reste.

SANS PAROLES



Punch

« Quiz sportif »

REPONSES

1. — Racing Tournai, en promotion B connu la première défaite lors du 9^{me} dimanche de football, contre Ixelles par 2-0.
2. — 1932, Los Angeles ; 1936, Berlin ; 1948, Londres.
3. — Quinze.
4. — Il n'y avait que 24 étapes.
5. — Au nom de Jesse Owens (E.-U.), avec 8,13 m.
6. — Lemberechts, Bensch, Copens, Anoul, Thys.
7. — Brichant est souvent sélectionné comme international en basket-ball et tennis.
8. — Roger Buchonnet de l'équipe Est-Sud-Est.
9. — Champion olympique en 1920 cross sur 10 km. en 1920 et 1924 ; du 5.000 m. plat en 1924 et. en 1920 10.000 m. plat.
10. — Gaston Reiff (Belgique).

BIBLIOGRAPHIE

L'INDICATEUR DE LA ROUTE 1952. Un guide pratique et sérieux, offrant aux touristes, quels que soient leurs moyens de déplacement, tous les renseignements nécessaires pour bien voir les principales curiosités des régions auxquelles il s'étend.

Ces régions comprennent : la Belgique, divisée en provinces; le Grand-Duché de Luxembourg; les provinces françaises joignant ces deux pays, formant ainsi un ensemble en quelque sorte naturel.

Edité en trois langues (français, flamand et anglais), chaque langue est d'une écriture distincte. Chaque endroit touristique est renseigné avec ses attraits et ses curiosités; sa situation géographique est bien déterminée, de même que les voies d'accès-routes, chemins de fer, vicinaux, autobus sont inscrites sous leurs numéros d'inventaire; au surplus, il est fait mention des cours d'eau qui le traverse. A l'aide de la carte-repère, insérée au début du volume, le touriste peut aisément se reporter à la carte détaillée qu'il utilise couramment.

L'inventaire touristique des régions incriminées est absolument complet, de sorte que ce guide comble au maximum les aspirations de chacun.

Format 12,5/25 cm., 300 pages, au prix de 75 francs belges.

En vente dans les principales librairies.

Soyons précis !

Combien de fois n'entend-on pas dire en Belgique : « Je vais boire du thé de tilleul. » On confond ainsi thé et infusion, car le thé est un produit et le tilleul en est un autre.

★

On appelle INFUSION l'immersion dans un liquide bouillant. Le café, le thé que l'on boit sont des infusions.

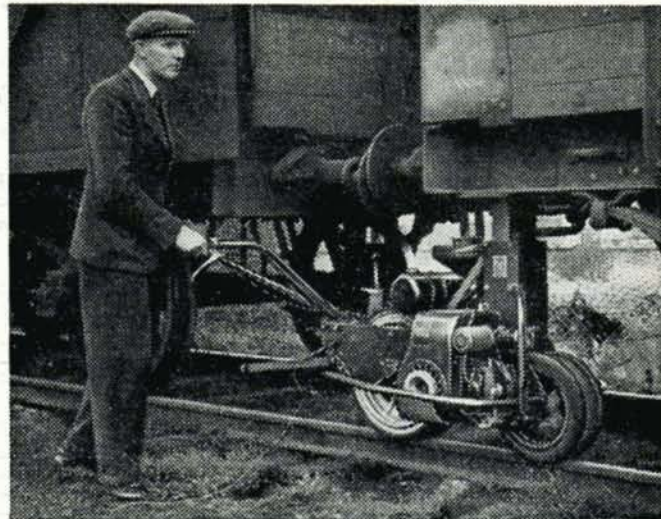
★

La DECOCTION s'obtient en laissant bouillir une heure environ l'eau avec la plante choisie : par exemple, une décoction de racine de guimauve, une décoction de bois de Panama.

★

Si la plante à utiliser séjourne plus ou moins longtemps dans l'eau froide, elle donne une MACERATION. Pour conserver les cornichons, il faut les faire macérer dans du vinaigre.

Pour faciliter les manœuvres



Le parquage des wagons de marchandises va être grandement facilité par l'étonnante machine que voici : un cric hydraulique s'adaptant au wagon, un seul homme peut déplacer celui-ci, en contrôle absolu, grâce au moteur de 420 cc. actionnant les roues, parfaitement adaptable au rail. La puissance de déplacement de ce truck miniature dépasse les 75 tonnes !