

Nos VICINAUX

6^e ANNEE - N^o 30

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

JANVIER
FEVRIER 1951



PIERRE PAR PIERRE

1^{er} prix Concours photographique 1950.

(Photo Peeters).



**Nous sommes
tous sur le
même bateau.**

NOUS voici donc au début d'un nouvel exercice social.

Le moment est propice aux examens de conscience et aux bonnes résolutions.

Sous peu, le rapport annuel fera connaître le coefficient d'exploitation réalisé en 1950.

Quel qu'il soit, tous nos efforts doivent tendre à l'améliorer encore et pour arriver à ce résultat, on n'a encore trouvé que deux manières et toutes deux sont bonnes : **Augmenter les recettes et diminuer les dépenses !**

Pour augmenter les recettes, il nous faut offrir au public des services bien étudiés, c'est là le travail de nos chefs de service. Malheureusement, les diagrammes les mieux adaptés aux circonstances ne suffisent pas toujours, il y a les conjonctures économiques et atmosphériques qui sont prépondérantes.

Pour diminuer les dépenses, il faut que chacun de nous, **à la place qui lui est assignée**, fasse un effort pour éliminer les gaspillages et les dépenses inutiles. Ce sera déjà beaucoup.

Cette affiche nous fait comprendre que pour mener à bien une entreprise, l'effort de **chacun** est nécessaire.

Oui, nous sommes tous sur le même bateau.

- Que signifie votre numéro d'identification -

Chaque agent de la S. N. C. V. possède un numéro d'identification, depuis avril 1946, date à laquelle fut effectué le recensement des agents.

Ce numéro figure sur la plupart des documents personnels remis à l'agent, tels que : bandelette de paie, fiche fiscale, bon de cotisation assurance maladie etc.

Les sept chiffres du numéro d'identification forment un nombre composé de quatre parties (trois de deux chiffres et une d'un chiffre).

Première partie :

Les noms des agents sont classés par groupe alphabétique (donc non pas dans l'ordre alphabétique absolu), suivant un code déterminé (le code alphabétique). Les premières lettres sont représentées par un nombre de deux chiffres.

Ainsi : de A à Am	00
de An à Az	01
de Ba à Bas	02
de Bat à Bel	03
<hr/>	
de D à Deba	16
<hr/>	
de Fo à Fra	34
<hr/>	
de Ro à Ron	71
<hr/>	
de Va à Vanb	82
<hr/>	
X, Y et Z	99

Donc le numéro d'identification d'un nommé Daman commencera par le nombre 16 et celui d'un nommé Zélis par 99.

Deuxième partie :

Suivant un autre code déterminé (le code calendrier), chaque mois de l'année a été divisé en huit périodes : sept périodes de quatre jours et une période comprenant les derniers jours du mois.

Ainsi : janvier, . . du	1 au 4 = 01
id.	5 au 8 = 02
id.	9 au 12 = 03
id.	13 au 16 = 04
id.	17 au 20 = 05
id.	21 au 24 = 06
id.	25 au 28 = 07
id.	29 au 31 = 08

février, . . du	1 au 4 = 09
id.	25 au 28 = 15
id.	29 = 16

septembre du	9 au 12 = 67
--------------	--------------

décembre, du	25 au 28 = 95
id.	29 au 31 = 96

Si Daman est né le 23 janvier et Zélis le 31 décembre, leur numéro d'identification continuera respectivement par les chiffres 1606 et 9996.

Troisième partie :

A ces chiffres s'ajoutent ensuite les deux derniers chiffres de l'année de naissance.

Si Daman était né en 1899 et Zélis en 1924, leur numéro d'identification continuerait par les chiffres 160699 et 999624.

Quatrième partie :

Comme deux agents, dont le nom commence par les mêmes lettres (par exemple Bailly et Balanger) peuvent être nés à une même époque (par exemple le 9 et 11 septembre 1910) et que leur numéro d'identification serait par conséquent le même (le numéro 026710) il y a donc lieu de prévoir un chiffre (de 0 à 9) qui distinguera les deux agents. Les deux numéros seront donc 0267100 pour le premier inscrit et 0267101 pour le second.

A la S. N. C. V. il existe des cas où le numéro d'identification de quatre agents ne diffère que par le dernier chiffre (donc de 0 à 3).

Une fois donné, le numéro d'identification n'est plus jamais modifié même s'il y avait erreur dans la codification, parce que ce numéro remplace le nom de son titulaire.

Examinez maintenant votre numéro d'identification. Vous constaterez qu'il concorde avec les données ci-dessus.

Tout agent, en activité de service ou pensionné, qui entre en correspondance, pour n'importe quel motif, avec sa direction locale ou avec la Direction Générale, est instamment prié de toujours mentionner son numéro d'identification et ce, en écrivant les sept chiffres l'un après l'autre sans point ni virgule. Donc pas 0.267.101, ni 026.710.1 mais simplement 0267101.

G. VAN VLAENDEREN.

Le nouveau système d'abonnement

DANS nos numéros des mois de septembre et de décembre 1949, nous avons consacré deux articles aux abonnements ordinaires et scolaires. Nous y avons fait ressortir surtout les avantages de l'unification des documents.

A l'intention des correspondants qui nous demandent de plus amples renseignements et aussi pour être utile à nos receveurs et autres agents du mouvement, nous donnons ci-après quelques explications sur la nouvelle méthode de travail pour les abonnements.

Le nouveau système est basé sur l'utilisation d'une carte d'identification et d'un ticket-abonnement. Ces deux documents réunis forment l'abonnement et l'un d'eux n'est pas valable sans l'autre. L'utilisation de ces deux documents différents a pour but de permettre aux abonnés de prolonger sur le champ et sur simple présentation de la carte, leur abonnement pour une période de validité identique à celle du ticket-abonnement périmé. En outre, la carte d'identification ne doit plus être renouvelée à chaque expiration de la validité de l'abonnement. Ainsi pour les abonnements ordinaires la même carte d'identification pourra servir aussi longtemps que l'abonnement est prolongé sans interruption. D'autre part, la validité de la carte d'identification pour les abonnements scolaires est limitée par la date de fin de l'année scolaire.

La période de validité de l'abonnement est déterminée par le ticket-abonnement qui seul sera remplacé pour prolonger la validité de l'abonnement.

VERIFICATION DE LA VALIDITE

Pour se rendre compte de la validité de l'abonnement, il y a surtout les points suivants à surveiller, qui ensemble permettent de déterminer si le ticket-abonnement est valable.

Tout d'abord la couleur du ticket-abonnement, qui change pour les tickets-abonnements délivrés à partir du 1^{er} mai de chaque année. Ainsi les tickets-abonnements délivrés jusqu'au 16 avril 1950 inclus étaient de couleur rose, ceux émis à partir du 1^{er} mai 1950 sont de couleur jaune et ceux, qui seront débités à partir du 1^{er} mai 1951, seront de couleur blanche.

En second lieu, il y a la perforation, qui est faite dans la case portant le numéro du dernier mois de validité. Elle indique donc la fin de validité de l'abonnement qui peut se situer suivant le cas au 15 ou à la fin du mois.

Le troisième point à surveiller est la date de début de validité du ticket-abonnement qui est imprimé par la machine émettrice au bas de celui-ci et qui indique le jour (1 ou 16) et le mois de début de validité.

Pour les tickets-abonnements, qui

portent l'indication « Première carte » il y a lieu de veiller à ce que l'abonnement ne soit pas présenté avant le premier jour de validité. On sait en effet que les tickets-abonnements de prolongation, qui ne portent pas la mention « Première carte », peuvent être valables cinq jours avant la date de début de validité figurant sur le ticket.

Rappelons au sujet de la validité des tickets-abonnements que celle-ci est de 1, de 3, de 6 ou de 12 mois pour les abonnements ordinaires, et de 3 ou de 6 mois ou pour l'année scolaire pour les abonnements scolaires.

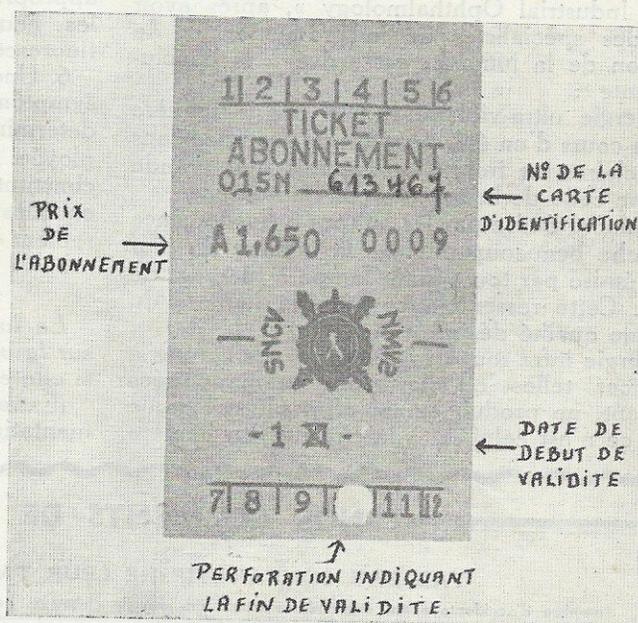
Dans le but d'attirer l'attention du personnel intéressé sur les abonnements qui prennent cours le 16 du mois, les cartes d'identification utili-

de l'abonnement et ce qui plus est, il le confisqua.

Or, il est évident qu'il faisait erreur puisqu'il refusa d'accepter un abonnement le premier jour de sa validité. Il s'agissait en effet d'un abonnement d'un an valable du 1-11-1950 au 31-10-1951. Etant donné que le ticket-abonnement était de couleur jaune, il ne pouvait donc pas avoir été délivré le 1-11-1949.

Inutile de dire que des erreurs pareilles de la part du personnel sont de nature à indisposer fortement les voyageurs abonnés.

Règle à suivre avant de confisquer un abonnement : le receveur doit avoir soin de s'assurer que l'abonnement est réellement périmé. S'il constate une erreur quelconque faite par le bureau de distribution p. e. une perforation pour une validité de deux mois, sa mission est d'en faire rapport à son chef immédiat en prenant note des renseignements



sées pour cette catégorie d'abonnements, portent une barre diagonale.

Confronter le numéro inscrit sur le ticket-abonnement avec celui imprimé sur la carte d'identification et vérifier si le parcours emprunté par l'abonné est bien celui indiqué sur la carte, sont là encore deux points importants de contrôle.

D'autre part, la vérification des prix appliqués et de l'identité du titulaire est plutôt du domaine de MM. les contrôleurs.

Pour illustrer ce qui précède nous rapportons ici un incident survenu dernièrement.

UN INCIDENT REGRETTABLE

Le premier novembre 1950, un abonné présente une carte d'abonnement accompagné d'un ticket-abonnement jaune perforé dans la case n° 10 et portant le 1 XI comme date de début de validité.

Le receveur contesta la validité

permettant d'identifier l'abonné. Il fera remarquer l'erreur à l'abonné, toutefois sans retirer l'abonnement.

A ce propos il n'est pas inutile d'attirer l'attention du personnel roulant, sur le fait que sa tâche n'est pas uniquement de contrôler le voyageur abonné mais également de l'aider et de le renseigner. Rendez-lui service les derniers jours de validité de son abonnement, en lui faisant remarquer gentiment que, s'il veut prolonger son abonnement, le moment est arrivé, ou que, s'il ne renouvelle pas, l'abonnement doit être remis au plus tard le lendemain de son expiration, etc... Surtout pour les abonnements scolaires cette pratique peut être très efficace.

Pour terminer citons le résultat enregistré dans ce domaine par le groupe de Bruxelles. Alors que les années précédentes le nombre d'abonnés scolaires, qui omettaient de prolonger à temps la validité de

leur abonnement, pouvait être estimé à 50 %, cette année grâce à la « campagne » menée par le personnel reculant ce nombre fut réduit à moins de 10 %.

Voici d'ailleurs quelques chiffres relevés. Sur les 129 abonnés scolarisés

du dépôt d'Asse, 9 seulement n'avaient pas prolongé leur abonnement à temps. Au dépôt de Dilbeek on a enregistré 19 retardataires sur 179 abonnés. A noter encore que parmi ces retardataires il y avait des abonnés malades ou qui ne dési-

raient plus renouveler leur abonnement.

Reconnaissons que ce résultat est magnifique. Aussi nous n'hésitons pas à inviter les autres groupes à suivre cet exemple.

B. KERREMANS.

Les EFFETS de la lumière fluorescente sur la VUE

Certains médecins, ainsi que d'autres personnes, ont eu l'impression que l'éclairage par fluorescence exerçait une certaine influence pernicieuse que l'on ne rencontrait pas avec les autres formes d'éclairage artificiel ou avec la lumière du jour. C'étaient aussi bien les composants ultra-violet qu'infra-rouges qui étaient mis en cause. Le « Joint Committee of Industrial Ophthalmology », après avoir consulté des spécialistes de la production et de l'application de la lumière, est arrivé à la conclusion suivante :

1. L'énergie ultra-violette radiée par la lumière du jour au cours d'un été, pendant une journée sans nuage et claire, est trois à quatre fois plus grande par lux que celle de la lumière par fluorescence.

2. La lumière émise par les lampes à fluorescence se rapproche beaucoup plus de la lumière du jour que celle émise par toute autre lampe à filament de tungstène. Cette ressemblance avec la lumière du jour est une qualité désirable.

3. L'énergie infra-rouge produite par les lampes à fluorescence, telles qu'elles sont manufacturées actuellement, ne produit aucun effet physiologique connu, si ce n'est celui dû à la chaleur. La lumière

à fluorescence produit moins de chaleur par lux que les lampes à tungstène.

4. Tout système d'éclairage produit un certain éclat. La solution de ce problème dépend des ingénieurs s'occupant d'éclairage.

5. Il existe des différences individuelles en ce qui concerne le niveau d'éclairement en lux, nécessaire pour que le travail à effectuer ne fatigue pas la vue. Il est, par exemple, nécessaire d'avoir un éclairement de 220 lux pour faire un travail tel que la lecture. De plus, de hauts niveaux d'éclairement sont désirables si l'on doit regarder quelque chose pendant une période de temps relativement longue, si l'on doit discriminer des détails très fins ou des différences très subtiles. Ces niveaux d'éclairement appropriés pourront être facilement maintenus sur les lieux grâce à l'emploi d'un éclairage par fluorescence bien approprié.

6. Une quantité de lumière excessive produira des symptômes de fatigue de la vue chez des individus déterminés, quelle que soit la source lumineuse employée. Il faut donc aussi bien tenir compte de la constitution des personnes travaillant à la lumière en question que de la quantité ou du genre d'éclairement à produire.

CONCLUSION

La lumière à fluorescence n'a aucune influence sur la vue. Elle ne devrait produire aucune fatigue, si elle est convenablement installée et employée.

(Extrait de la revue « Connaitre », organe de documentation administrative.)

NOS ACCIDENTS DE TRAVAIL

TABLEAU COMPARATIF DE LEUR TAUX DE FREQUENCE

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

Groupe de	Anvers	Flandres	Hainaut	Nam.-Lux.	Liège	Louvain	Bruxelles	Limbourg	Réseau
3e trimestre 1949.	21,4	28,8	64,9	54	22	14	24,8	47,7	36
3e trimestre 1950.	24,4	22	66,7	17,5	21,7	17	27,6	39,2	33,4

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
3e trimestre 1949.	0,39	0,42	0,76	1,58	0,21	0,45	0,34	18,5	1,57	0,45
3e trimestre 1950.	0,55	0,37	1,27	0,33	1,25	0,20	0,50	2,92	0,84	0,60

Remarque. — Le taux de gravité excessif enregistré au Limbourg (3e trimestre 1949) était imputable à un accident mortel, auquel correspond l'attribution de 6.000 jours de chômage.

Des résultats ci-dessus il appert qu'il y a une légère amélioration du **taux de fréquence** général qui est passé de 36 à 33,4 pour la même période en 1949.

En examinant les résultats partiels, on constate que le groupe de Louvain se classe premier avec le taux

de 17, quoi qu'il y a une légère aggravation par rapport au même trimestre de l'année passée.

Le groupe de Namur-Luxembourg suit de très près avec 17,5. Un bravo pour ce groupe qui passe de 54 à 17,5. Continuez sur cette voie, c'est par la persévérance qu'on gagne la rude bataille.

Les groupes de Liège, des Flandres, d'Anvers et de Bruxelles avec des taux respectifs de 21,7 — 22 — 24,4 et 27,6 restent en-dessous de la moyenne générale. Ce sont de beaux résultats.

Attention, ne lâchez pas les brides ! Allons, groupe du Limbourg, encore un petit effort et vous atteindrez la moyenne générale. L'écart n'est plus que 5,8 contre 11,7 pour le même trimestre de l'année 1949.

« Nos Vicinaux » se proposent d'insérer régulièrement quelques pages du Vade-Mecum de la Sécurité sous forme de feuilles volantes. Celles-ci formeront un petit opuscule à l'usage de tous les agents. Chacun y trouvera des consignes et recommandations qui assureront sa sécurité, ainsi que des conseils d'hygiène.

Un appel pressant est adressé à tous les chefs de service, contremaîtres et membres des Comités de Sécurité, pour persévérer, sans relâche dans leur œuvre de prévention en attirant l'attention du personnel sur les risques qu'ils encourent et la nécessité d'utiliser tous les moyens de protection mis à leur disposition.

Personnel des Ateliers : Veillez soigneusement à tout mettre en œuvre pour que votre atelier remporte le prix du Concours 1951 Interateliers !



Le 3 décembre 1950, au cours d'une cérémonie qui eut lieu dans la salle des fêtes d'une école à Gand, une délégation du comité de Sécurité du groupe des Flandres a reçu le diplôme qui leur avait été attribué par le Gouverneur de la Province.

La photo ci-contre montre M. le Gouverneur remettant le diplôme à M. Thybaut, chef de service, accompagné de M. Decolère, Délégué.

Le Salon Automobile de 1951

Au moment où paraîtra cet article, le Salon de l'Automobile 1951 aura fermé ses portes depuis 3 semaines, et si dès lors il est vain de vous décrire encore la parfaite décoration du grand hall central du Centenaire, avec sa voûte entoilée, agrémentée de larges bandes couleur lie-de-vin et généreusement éclairée aux tubes fluorescents, il reste cependant intéressant de vous faire part des tendances observées dans la construction des poids lourds.

Cette section occupait plusieurs vastes halls. Au hasard de notre visite, nous avons visité le stand du carrossier Maes aîné, qui exposait un des cinquante autobus qui lui ont été commandés par la S. N. C. V. et que nous avons déjà décrit (N. V. N° 27). Répétons que toute l'étude en a été faite par les services de la Direction « Traction et Matériel » et que des normes ont été mises au point qui créeront pour l'avenir un type standard.

Comme nous l'avons dit, c'est un autobus de construction économique, conçu pour nos routes.

Les Usines Brossel exposaient un autobus identique, carrossé par la firme Jonckheere, c'est l'AB 147 qui est le premier d'une série de 20 unités commandées à ce carrossier. Nous comptons prochainement visiter les installations de Jonckheere à Roulers, pour vous faire connaître, notamment, les procédés de séchage rapide de peinture à température élevée sous une hotte. Au stand de ce carrossier, de grands panneaux photographiques nous montraient l'embarquement à Anvers à destination du... Caire, d'un autobus qui ressemble comme un frère à ceux qui roulent sur les lignes vicinales de Bruges !

Admirons au même stand une jolie maquette de notre autobus, qui attire les petits... et les grands.

Les tendances nouvelles : le moteur « couché ».

Traversons l'allée pour examiner chez Miesse un châssis de 12 mètres avec moteur « couché », c'est-à-dire, placé au milieu du châssis et dont les pistons travaillent **horizontalement**. La commande des vitesses se fait automatiquement. De plus, la **suppression du moteur à l'avant** a pour résultat appréciable un gain d'encombrement permettant une répartition des charges plus rationnelle sur toute la longueur du châssis, d'où un plus grand nombre de places assises et debout.

Il s'agit là, on le voit, d'une nouvelle conception dont nos services techniques ont déjà terminé l'étude et qui sera mise incessamment en application puisque la S. N. C. V. vient de faire l'acquisition de 10 châssis Guy avec moteur Gardner et de 10 châssis Leyland, que l'on peut admirer aux stands respectifs de ces firmes anglaises ; on y voit le moteur « couché », suivi de la boîte de vitesses, le tout en dessous du châssis, qui se prête ainsi à une carrosserie de **50 places assises**, nombre rarement atteint jusqu'ici.

La « Caisse-poutre ».

Nous ne quitterons pas ce Salon, sans nous être arrêtés par curiosité professionnelle au stand des ateliers Métallurgiques de Nivelles qui depuis 1885, ont construit du matériel roulant pour les Vicinaux.

Ce qui attire ici l'attention des visiteurs c'est d'abord un bel autobus où a été appliquée la seconde tendance nouvelle : la caisse-poutre

autoportante. En effet, les deux longerons que l'on trouvait toujours sur les châssis de modèle courant ont été supprimés, c'est une caisse complète que l'on construit en ajoutant, **après coup**, les éléments moteurs et de transmission. Cette conception de construction de la caisse donne à celle-ci une meilleure capacité d'absorption des chocs, d'où sécurité plus grande.

Sur l'autobus présenté, le moteur est également « couché » ; ce véhicule offre ainsi 42 places assises et 43 places debout (il s'agit d'un nombre de places officiellement accepté). Signalons que ce bus dispose de freins Westinghouse à air comprimé sur les 4 roues.

Au stand de la même firme, le regard est invinciblement attiré par un trolleybus étincelant de 13 m. 38 de long ! L'équipement électrique est de marque italienne, la construction est **entièrement** en acier inoxydable à structure auto-portante. Il s'agit d'un brevet américain « Budd ». L'inaltérabilité du métal a comme conséquence : plus de corrosion, plus de peinture.

Le poids de ce véhicule léger a pu être ramené à 10,5 tonnes alors qu'une construction ordinaire en tôle d'acier aurait certainement accusé 17 tonnes. Du poste de pilotage, situé dans l'axe, le conducteur est assuré d'une visibilité parfaite et grâce aux proportions effilées de l'avant, le rayon de braquage a pu être très réduit.

Notre industrie de matériel de transport, qui déjà avant la guerre de 1914 était réputée et avait envoyé du matériel de chemin de fer dans toutes les parties du monde, a su s'adapter aux circonstances, que ce soit par la construction de P. C. C. d'autobus ou de trolleybus up-to-date.

Nous serons les premiers à nous en réjouir.

La Sabena

Une « Société Nationale »
de Transports Aériens

LORSQUE vous voyez passer dans le ciel les quadrimoteurs de la Sabena, véritables vaisseaux aériens, avez-vous déjà songé à la somme d'énergie, de persévérance et d'esprit d'organisation qui a dû être déployée pour permettre cette réalisation.

Qui donc, au début de ce siècle, aurait pu croire que cinquante ans plus tard, on verrait des géants de l'air, pesant plusieurs tonnes évoluer dans l'atmosphère ?

1900... L'aviation est encore dans l'enfance ; seuls des ballons gonflés de gaz se hasardent à quitter le sol ; ensuite, les foules suivent avec anxiété les essais du Zeppelin, qui est déjà « dirigeable ».

De la cage à poules aux D.C. 6.

Lorsqu'en 1906 les frères Wright (*) réussirent leur premier vol, le monde se trouva devant un nouvel élément plein de promesses, et en 1909, lorsque Blériot (*) réussit la traversée de la Manche chacun ressentit confusément que les progrès réalisés par la nouvelle invention iraient à pas de géant. En effet, que représentent encore les prestations de ces « plus lourd que l'air » vis-à-vis des réalisations actuelles ?

Pour chiffrer les performances accomplies de nos jours, des chiffres astronomiques sont nécessaires !

Vitesse horaire : 1.079 km — record d'altitude : 18.119 m. — plus long vol sans escale : 18.081 km !

L'aviation, de pair avec le cinéma, la radio et la télévision, est une des réalisations les plus marquantes de ce demi-siècle.

Mais alors que dans le domaine du cinéma et de la télévision, la Belgique, pour diverses raisons, manifeste un retard considérable vis-à-vis des autres pays, dans l'aviation commerciale, notre pays, malgré l'exiguïté de son territoire, s'est haussé au niveau des grandes nations.

C'est le 1^{er} mars 1919 que, sous l'impulsion du commandant-aviateur Georges Nelis et de son collaborateur Tony Orta (*) fut fondée avec l'appui du Roi Albert, la Société Nationale pour l'étude des

transports aériens (S. N. E. T. A.) et le Comité pour l'étude de la navigation aérienne au Congo (C. E. N. A. C.).

Les deux organismes entreprirent des études en vue d'assurer des liaisons aériennes en Europe et au Congo et déjà, en 1920, les premiers appareils de la S. N. E. T. A. volaient vers Paris, Londres et Amsterdam.

La C. E. N. A. C., de son côté, inaugura la ligne de Léopoldville à N'Gombe, qui par après fut prolongée jusqu'à Lisala et Stanleyville (1.725 km).

Nous étions alors le seul pays au monde à exploiter une ligne aérienne en Afrique.

LA SABENA.

Après trois ans, les deux sociétés considèrent leur tâche préparatoire comme terminée et la Sabena (Société Anonyme Belge pour l'Exploitation de la Navigation Aérienne) fut créée.

Le capital de cette société est constitué, pour moitié, par l'apport d'organismes privés et, pour moitié, par une contribution de l'Etat et de la Colonie.

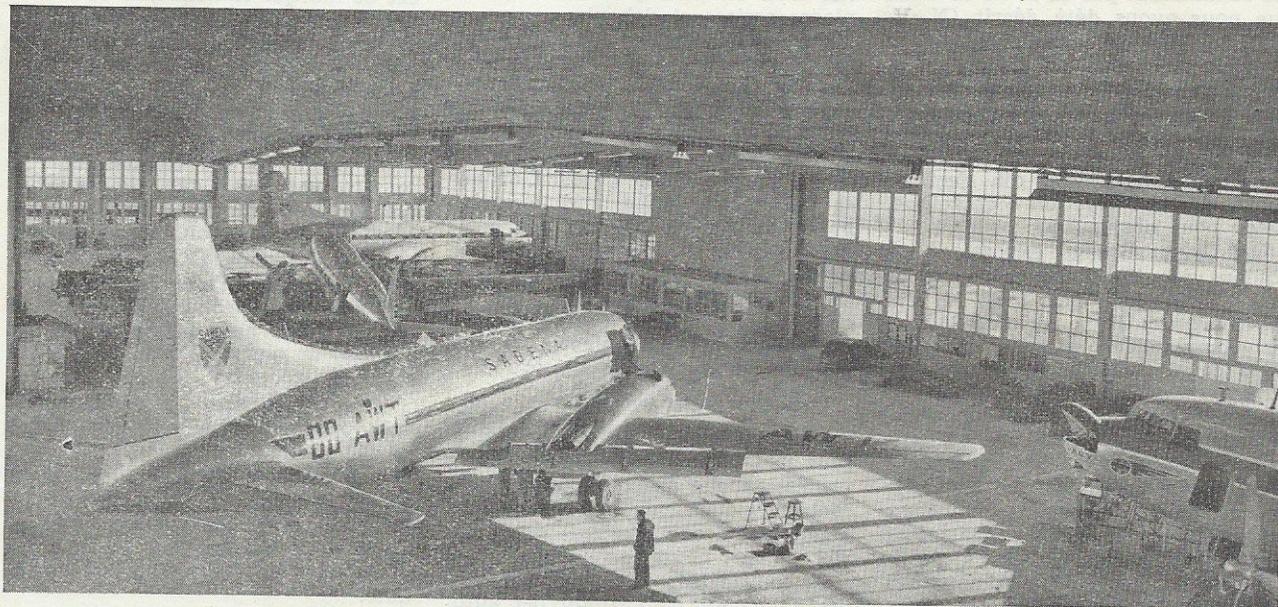
Aux assemblées générales, les pouvoirs publics possèdent la majorité des votes.

Le Conseil d'Administration se compose de douze membres dont quatre représentent les pouvoirs publics.

L'activité de la Sabena se limita, au début, au transport des marchandises et des colis postaux.

Le premier vol officiel eut lieu le 23 mai 1923 avec un appareil Hadley Page à moteur unique, entre Bruxelles et Lympe (Grande-Bretagne). A partir de ce moment, le développement de la Sabena marcha de pair avec l'effort d'expansion économique de notre pays et avec les améliorations techniques incessantes apportées à l'aviation commerciale.

En 1924, les lignes aériennes en exploitation s'étendaient dans toutes les directions et les premiers appareils, à cabine fermée, étaient mis à la disposition des voyageurs. Et déjà la Sabena achetait les meilleurs appareils offerts sur le marché : des Fokker, des Savoia-Marchetti, etc...



Le Convair OO-AWT a été complètement révisé et sera bientôt prêt pour son départ vers Nice.
Toutes les pièces ont été soigneusement contrôlées et entretenues.

La liaison Belgique-Congo.

L'année suivante vit se réaliser un exploit remarquable, qui allait être plein de conséquences :

Edmond Thieffry réalisa la liaison Bruxelles-Léopoldville en cinq jours et demi !

Les années passent et la Sabena accroit sans cesse son activité ; Bruxelles est régulièrement relié aux principales capitales d'Europe.

La vitesse, le rayon d'action, le confort et la capacité des avions s'améliorent de jour en jour.

Le 23 février 1935, un trimoteur Fokker F VII s'envole de la plaine de Haren à destination de Léopoldville. Le pilote Prosper Cocquyt mène l'appareil à bon port en cinq jours et demi. C'était le premier vol régulier vers la colonie, qui, à partir de ce moment, allait avoir lieu tous les quinze jours, à date fixe. Au début de la guerre de 1940, on comptait déjà cent cinquante-cinq vols semblables.



Voici M. Prosper Cocquyt, entouré de J. Schoonbroodt, 2^e pilote et Maupertuis, manœuvriste devant le Fokker 7, le 23-2-1935.

L'an dernier, à l'occasion du quinzième anniversaire de l'inauguration de la liaison Belgique-Congo, le 23 février, un D. C. 6 s'envola de Melsbroek vers Léopoldville où il atterrit... seize heures plus tard ! C'était le 992^e vol vers le Congo. Il faut souligner que cette liaison régulière entre la métropole et les possessions d'outre-mer a eu une grande influence sur le développement de notre colonie.

En mai 1940, le réseau complet de la Sabena (Europe - Afrique et la ligne Belgique - Congo) comportait 18.000 km. La flotte aérienne comptait trente appareils et autant de pilotes, dont plus de cinq avaient droit au titre envié de millionnaire (en km !)

La guerre mit une fin à l'activité de la Sabena en Europe. Les avions et les équipages furent transférés en Angleterre et mis au service des Alliés.

Dans la colonie cependant, de nouvelles lignes furent créées, notamment vers Elisabethville, Le Caire, Le Cap et Johannesburg.

A la Libération, la Sabena dut affronter une lourde tâche. Il fallait s'adapter rapidement aux nouvelles exigences d'une technique qui, bénéficiant des expériences de la construction du matériel de guerre, avait considérablement évolué.

On vit bientôt arriver d'Amérique les premiers D.C. 2 ; puis, vinrent les D.C. 3, les D.C. 4, et, enfin les D.C. 6.

Dotés de l'équipement le plus moderne, les D.C. 6 acquis par la Sabena, furent les premiers à être mis en service en Europe et permirent, en juin 1947, l'ouverture de la ligne Bruxelles - New-York. Au 1^{er} octobre de cette année, le réseau des lignes exploitées par la Sabena totalisait 58.000 km.

Au début de 1950, la société possédait environ soixante et un appareils dont cinq D.C. 6 pour la ligne Bruxelles - New-York et Bruxelles - Léopoldville, sept D.C. 4, six Convairs, dix-sept D.C. 3.

A la même époque, le personnel comprenait 3.335 agents se répartissant comme suit :

personnel naviguant	241
employés	1.178
ouvriers	1.160
personnel de couleur	756

En 1949, 168.604 passagers et 6.359.898 de tonne-km de marchandises et de sacs postaux furent transportés.

Pour abriter les derniers modèles de la technique aéronautique, il fallut veiller à édifier des hangars suffisamment vastes.

C'est le problème auquel s'est attelée la Régie des Voies Aériennes qui, aidée de la Sabena, principale intéressée, a procédé à l'édification d'un hangar en béton aux dimensions gigantesques : 270 m de façade, 52 m de profondeur, 12 m 50 de haut. La Basilique Saint-Pierre à Rome, la plus grande église de la Chrétienté, n'a que 187 m de longueur et 27 m 50 de large à l'intérieur. A Bruxelles, la Place des Palais a 306 m de long (à peine plus grand) et seulement 41 m de large.

Cet ensemble impressionnant ne repose cependant pas sur une multitude de colonnes. Il a été simplement divisé en quatre parties ou quatre alvéoles, les deux dernières d'une seule portée de 115 m. où sont entretenus et revisés les bimoteurs « Convair Liner » et « Douglas D.C. 3 » en service sur le réseau européen de la Sabena. Les deux autres divisions abritent les quadrimoteurs D.C. 4 et D.C. 6 qui complètent la flotte commerciale belge riche de soixante appareils.

Chaque section du hangar comprend des petits ateliers et l'ensemble contient encore un atelier de tôlerie, un autre d'ajustage et de taraudage, des magasins, des services de garnissage et d'entoilage, des bureaux, et tout un service médical pour les quelque six cents ouvriers qui, nuit et jour, s'affairent autour des avions qui entrent, sortent, vont et viennent, comme le feraient des clients dans un immense salon de beauté.

Les plans définitifs d'aménagement de Melsbroek prévoient la construction supplémentaire de deux hangars de semblable importance pour l'entretien et la révision des appareils des compagnies d'aviation étrangères qui font escale à Bruxelles, carrefour aérien d'Europe.

Melsbroek, dont nous avons fréquemment parlé dans « Nos Vicinaux », est situé le long de la ligne vicinale Bruxelles - Haacht - Malines, à 12 km de la capitale.

Avec plus de 70 arrivées et départs par jour, et plus de 250.000 passagers par an, Melsbroek est devenu un des plus importants aérodromes d'Europe.

Tous les avions, équipés d'un appareil émetteur et récepteur à haute fréquence, et d'un poids maximum de 70 tonnes, peuvent utiliser ses pistes bétonnées, dont l'une à 2.050 m x 50 m, la deuxième 2.000 m x 50 m et la troisième 1.650 m x 50 m.

Un café-restaurant, prolongé par une terrasse, est accessible au public. Là, ayant à peine quitté notre tram, vous entendrez appeler par haut-parleur : « Les voyageurs pour Karachi, de reizigers voor Karachi, passagers for Karachi ! » et vous aurez une furieuse envie de suivre ces Indous enturbanés !

Traduction d'un article de M. NEYENS,
(Dépôt de Malines)

BLERIoT Louis : 1872 - 1936. Ingénieur français et pionnier de l'aviation, né à Cambrai. Construisit un avion et fut le premier à traverser la Manche dans un « plus lourd que l'air », de Calais à Douvres, le 25 juillet 1909.

Les frères

WRIGHT : Wilbur et Orville, commencèrent en 1892 un commerce de vélos, puis ils construisirent des machines pour fabriquer eux-mêmes des vélocipèdes.

Ils s'intéressèrent ensuite aux planeurs et réussirent en 1900 des vols de 9 m environ. Le 17 décembre 1903 ils exécutèrent leur premier vol en aéroplane à moteur devant cinq témoins. Ce jour-là, à midi, Wilbur réussit le quatrième et le plus long vol sur une distance de 260 m en restant dans l'air 59 secondes.

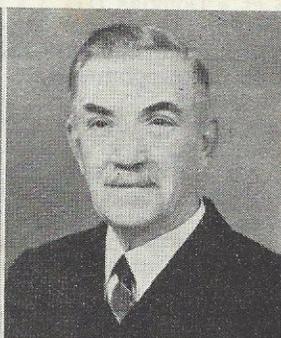
« VOUS N'ÊTES PLUS JEUNE ;

- » — Si vous n'aimez ni les fleurs, ni les enfants.
- » — Si vous ne riez plus de bon cœur.
- » — Si vous pensez plus au passé qu'à l'avenir.
- » — Si rien de nouveau ne vous intéresse.
- » — Si vous n'osez plus rien entreprendre.
- » — Si vous attachez plus de prix à l'argent qu'aux idées.
- » — Si vous mettez systématiquement en doute la sincérité des autres.
- » — Si vous êtes atteint d'égoïsme personnel ou collectif.
- » — Si vous vous plaignez au lieu de vous donner.
- » — Si vous critiquez au lieu d'encourager.
- » — Si vous jalousez au lieu d'admirer.
- » — Si vous avez perdu l'enthousiasme et la foi en l'idéal. »

LES BELLES CARRIÈRES



Dillen, A.
machiniste
42 ans de service.



Gobyn, K.
chef dépôt 1^{re} classe
45 ans de service.
Gr. Flandres.



Sterman.
wattman
45 ans de service.
Gr. Brabant.



Joly, L.
ajusteur
31 ans de service.
Nam. - Luxemb.



De Nef, K.
chef piocheur
45 ans de service.
Gr. Anvers.



Taziaux, A.
chef piocheur
49 ans de service.
Nam. - Luxemb.



Diverchy, Ch.
wattman
39 ans de service.
Gr. Hainaut.



Legrand, F.,
wattman
41 ans de service.
Gr. Hainaut.



Grymonprez, C.
machiniste
41 ans de service.
Gr. Hainaut.

L'Actualité

À l'Administration Centrale

Tous les deux mois, nous avons à signaler des départs et des arrivées. C'est le rythme de la vie. Parmi ceux qui nous quittent, citons M. Roulet, Chef de section, qui a gardé le teint frais, en arpentant nos lignes ferrées pendant quarante-quatre ans.

M. Fr. Van Overstraeten, dessinateur, a donné sa démission; il part pour le Congo, au service de l'administration des Ponts et Chaussées. « Y a bon » pour lui!

Nous avons relevé trois noms nouveaux: M^{lle} Marie-Claire Dumont, auxiliaire sociale pour le Brabant, remplaçant M^{lle} Servais, démissionnaire, et MM. Van Damme et Gilson, transférés du Groupe des Flandres à la Direction des Finances.

Enfin, nous avons le regret de devoir annoncer le décès de M. Gesché, Président de la Commission Paritaire Nationale depuis sa fondation, et de M. Delforge, Inspecteur Technique Principal. Que les familles éprouvées veuillent bien trouver ici l'expression de notre sympathie.

Le texte que l'on vient de lire, était destiné au numéro de décembre dernier, mais les exigences de la mise en page nous ont obligé à en postposer la publication.

Depuis, M^{lle} Dumont (Dir. P.) est devenue M^{me} Randaxhe et puisque nous en sommes à publier les bans, continuons la série par un « doublé ». C'est d'abord, le mariage essentiellement vicinal de M^{lle} Simons, Maria (Secrétariat) qui a épousé M. Aerts (Dir. V. T.) voilà assurément un heureux résultat de rencontres obligatoires au réfectoire à midi! Le partage du pain et du sel, aux réminiscences bibliques, peut conduire au partage... des responsabilités! Le même jour c'est notre archiviste Jef Fontaine, qui, vraisemblablement le cou entouré d'une écharpe, a prononcé le « ja » traditionnel! A tous nos meilleurs vœux de bonheur.

Signalons le passage à l'Administration Centrale de cinq agents du Groupe d'Anvers: MM. Peeters, Van Uffel, Kestens et Mathys (provisoirement affectés à la Direction des Finances) et M. Neyens au Service Médical. Nous espérons qu'ils se seront facilement acclimatés et nous leur souhaitons la bienvenue.

Signalons aux « anciens » que M. Raoul Moreau, Inspecteur en Chef et M. Maurice Pirard, Insp. technique ppl. ont tous deux pris leur retraite. Nous leur souhaitons d'en profiter le mieux possible; grâce à « Nos Vicinaux » il ne perdront pas tout contact avec le « tram » auquel ils ont consacré tant d'efforts durant leur carrière.



Ernotte, L.
machiniste
46 ans de service.
Gr. Brabant.

M. COPPÉE,

DIRECTEUR DU GROUPE DU HAINAUT

M. Coppée, atteint par la limite d'âge, va bientôt transmettre ses pouvoirs.

Il aura le droit d'être fier de l'œuvre accomplie, car l'exploitation du réseau serré de lignes électriques desservant la province du Hainaut peut être citée en exemple.

Ingénieur des Mines de l'Université de Liège, M. Coppée semble avoir été, dès le début de sa carrière, attiré par le « tram » puisqu'il entra, en 1912 déjà, aux Tramways du Pays de Charleroi.

Lorsque les sociétés fermières abandonnèrent l'exploitation des lignes vicinales en 1923, M. Coppée passa à la S. N. C. V., en qualité d'ingénieur-directeur d'exploitation du groupe du Hainaut, à Charleroi.

La reprise des lignes Mons-Tournai, Mons-Boussu (construite par l'Etat) et de celles de la banlieue de Mons, se situe entre 1928 et 1930. C'est à cette époque que M. Coppée, vint s'installer à Mons, Place des Alliés.

Durant sa carrière, il a témoigné d'une inépuisable capacité de travail ; ses adjoints en savent quelque chose, mais entraînés par son exemple, ils l'ont toujours servi avec plaisir et dévouement. Le personnel du groupe du Hainaut le tient en grande estime pour la droiture de son caractère.

« Nos Vicinaux » est certain d'être l'interprète de tous les agents du Groupe en lui souhaitant une longue et paisible retraite, au cours de laquelle il aura la joie de voir prospérer l'œuvre réalisée par lui au cours d'une vie entièrement consacrée au travail.

A la suite de la mise à la retraite de M. Coppée, directeur du groupe du Hainaut, M. Kennès, Ingénieur en chef du groupe Namur-Luxembourg sera transféré à la tête du groupe du Hainaut.

M. Kennès est diplômé de l'Ecole Militaire (armes spéciales) depuis 1926. Il conquist le grade d'Ingénieur-électricien à Gand en 1928. Entré aux Vicinaux en novembre 1928, il débuta à Namur sous les ordres de M. De Neyer, puis fut affecté au réseau de Tournai jusqu'en 1945.

A ce moment il fut désigné comme ingénieur en chef du groupe Namur-Luxembourg à la suite de la mise à la retraite de M. De Neyer.

M. Dulieu Ingénieur Principal, a été promu Ingénieur en chef du groupe Namur - Luxembourg, en remplacement de M. Kennès.

M. Dulieu est sorti de l'Univer-

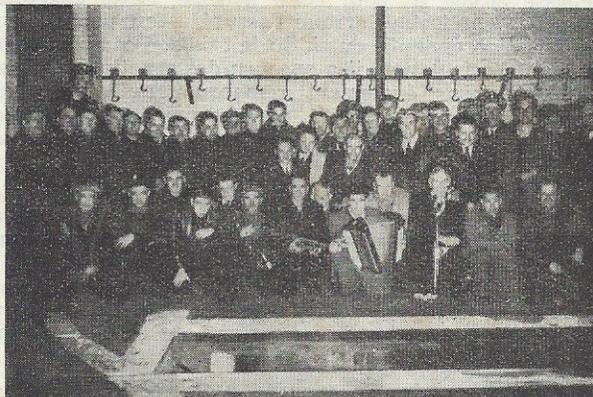
sité de Liège avec le grade d'Ingénieur des Mines.

Entré aux Vicinaux en mars 1929, il débuta à Marloie, passa à Namur et ensuite au groupe du Hainaut, où il s'occupa spécialement des ateliers d'Eugies.

Sa nomination sera bien accueillie à Namur d'où M. Dulieu est originaire et où il avait laissé le souvenir d'un chef juste et compréhensif.

SUR ONDES COURTES

— Une rame de deux voitures motrices accouplées, construite par la Société française Alstom et en service sur le réseau de la L.R.T. (Lille-Roubaix-Tourcoing), a passé la frontière à Tufflers. De là, elle fut tractionnée par Tournai-Mons-Charleroi où les motrices furent mises en service, séparément, pendant quelque temps. Ces voitures ont achevé la première partie de leur périple, au dépôt d'Evere, à Bruxelles, et elles ont roulé sur Bruxelles-Sterrebeek aux fins d'essais comparatifs avec la P.C.C.



Comme chaque année, la Ste Eloi a été fêtée dans la plupart de nos ateliers.

C'est de Tournai que nous vient cette photo pour le moins originale, car ce n'est pas tous les jours que l'on joue de l'accordéon devant... une fosse !

Après les discours de circonstance, la fête se termina par une mémorable sortie en ville.

LES
PROPOS
DU



CONTROLEUR BOUDARD

Le Receveur. — Alors chef, on a eu la grippe ?

Boudard. — Je reconnais que c'est grâce à l'action vigilante de M^{me} Boudard que j'y ai échappé. Evidemment, l'huile goménolée qu'elle m'instillait de force dans les narines me donnait la nausée mais je me rattrapai, le soir, pour la confection du grog quotidien !

Rec. — Beaucoup de rhum et peu de thé !

B. — Question de dosage ! Surtout pour faire admettre cette formule à M^{me} Boudard. Ah, savoir parler aux femmes c'est un art. A ce propos, j'ai appris que sur une ligne électrique importante, certains receveurs ne dispaçant pas de pincer pour une raison que j'ignore, indiquaient, au crayon de couleur, sur les cartes de voyage les inscriptions réglementaires.

Rec. — Et je devine que certains voyageurs gommeaient les chiffres !

B. — Je vois que vous avez déjà connu une situation semblable. Voyant cela, certains receveurs ont trouvé la case annulée.

Rec. — Excellente solution qui empêchait la fraude.

B. — Mais un jour, un receveur croyant apercevoir un gommage, retire la carte litigieuse et exige à haute voix la carte d'identité de la voyageuse. Celle-ci, rouge de honte, s'exécute, mais se plaint à son patron de l'affront qu'elle a subi. Celui-ci, convaincu de la sincérité et de l'honnêteté de son employée, menace par téléphone notre chef de station de plaintes en haut lieu etc... etc...

Rec. — Cependant, il y avait présomption de tentative de fraude.

B. — Oui mais, dans le doute, le receveur aurait pu se contenter de demander le nom et l'adresse, sans exiger, et à haute voix la carte d'identité ; il y a toujours la manière.

Rec. — Je résume à votre place : si l'on ne possède pas de preuve catégorique établissant le flagrant délit de fraude.

— Il faut agir avec le plus grand tact, étant donné les réactions toujours possibles de certains « voyageurs ».

— La Sabena fera construire à ses frais une aubette sur un terrain appartenant à la S.N.C.V., à Batavia, sur la ligne Bruxelles-Haacht.

La ligne électrique Eupen-Eynatten sera sous peu démontée et remplacée par une ligne d'autobus exploitée par la S.N.C.V.

Chronique sociale

La pension légale

(suite)

Depuis la publication du dernier numéro (décembre 1950), a paru la loi du 30-12-1950, par laquelle certaines modifications sont apportées à la législation en matière de pension légale.

Soulignons, en tout premier lieu, l'amélioration sensible de la pension légale par suite de l'augmentation de la majoration de rente de vieillesse. Notons également que les dispositions relatives aux versements et aux modalités d'octroi de cette majoration et de la majoration de rente de veuve ont été révisées.

Avant de poursuivre l'exposé sur la pension légale, nous reproduirons, ci-dessous, les modifications qui, vu les prescriptions nouvelles, sont à apporter à nos chroniques précédentes.

Nous prions nos lecteurs de consulter les numéros rappelés ci-après, afin de mieux comprendre toute la portée des récents changements.

Modifications à nos chroniques antérieures.

I. — Versements pour la pension légale — cas spéciaux.

Le montant du versement à effectuer en certains cas d'incapacité de travail pour raison de santé, d'accident de travail ou de chômage involontaire, a été majoré à partir du 1-1-1951 par la loi du 30-12-50.

Par conséquent, le texte du par. 4 (« Cas spéciaux ») publié dans le n° 22 (novembre 1949), est à rectifier comme suit :

1. — Salariés incapables de travailler pour cause de maladie.

Si le malade perçoit une indemnité légale d'incapacité de travail de sa Mutualité, cet organisme effectue, tout comme précédemment pour chaque mois complet d'incapacité de travail une retenue de 25 francs sur le montant de l'indemnité légale, et transforme cette retenue en timbres de retraite qui sont apposés sur une carte de versements d'assuré obligatoire.

Si le malade ne bénéficie pas de l'indemnité légale de maladie, il peut maintenir ses droits à la pension légale en effectuant, à partir du 1-1-1951 pour chaque mois complet d'incapacité de travail, un versement de 15 fr.

A cette fin, il demandera à son bureau des postes une carte de versements d'assuré obligatoire (modèle 1 A) et à ce même bureau achètera chaque mois un timbre de retraite de 15 fr., qu'il apposera dans la case du mois correspondant; il annulera le timbre en signant et en datant celui-ci.

La dite carte devra être remise au bureau des postes avant le 26 du mois suivant le mois anniversaire, accompagnée d'un certificat médical attestant, dans les termes prescrits au verso de la carte, l'incapacité de travail.

2. — Salariés incapables de travailler par suite d'accident de travail.

Si, après la consolidation de l'accident, l'ouvrier reste incapable de travailler, il peut maintenir ses droits à la pension légale en effectuant pour chaque mois complet d'incapacité de travail un versement de 15 fr. (avant le 1-1-1951, un versement de 5 fr. suffisait). Il procédera de la même façon que le malade ne percevant pas l'indemnité légale, notamment pour ce qui concerne l'acquisition des timbres, leur apposition sur la carte de versement et la remise de celle-ci au bureau des postes avant le 26 du mois suivant le mois anniversaire.

3. — Chômeurs.

En cas de chômage involontaire, le salarié devra, pour chaque mois de chômage, effectuer un versement de 15 fr. (avant le 1-1-1951, un versement de 5 fr. suffisait). Si ce versement n'est pas assuré par le bureau de chômage ou l'organisation syndicale, le chômeur procédera comme le salarié malade qui ne bénéficie pas de l'indemnité légale de maladie.

Un Arrêté Royal doit encore réglementer les diverses modalités d'application relatives aux versements faits par les chômeurs. Nous donnerons, en temps opportun, des renseignements plus détaillés à ce sujet.

Nous rappelons en outre, que les agents désireux d'obtenir des précisions au sujet des cas spéciaux dont question ci-dessus, peuvent, en tout temps, s'adresser au Service Social de la Société Nationale.

II. — Montant de la majoration de rente de vieillesse.

Dans le n° 26 (juillet 1950) a paru un tableau indiquant le montant de la majoration de rente de vieillesse sans enquête sur les ressources. En vertu de la nouvelle loi, la majoration de rente de vieillesse sans enquête sur les ressources a été *doublée*, à partir du 1-1-1951, au profit des salariés pensionnés.

Il s'ensuit que, tous les montants figurant dans ledit numéro doivent être *doublés*. Exemple : un salarié marié, né en 1884, percevait jusqu'au 31 décembre 1950, une majoration de rente de vieillesse de 2.300 francs par an; à partir du 1-1-1951, il touchera une majoration de rente de vieillesse de 4.600 francs.

III. — Conditions spéciales d'octroi de la majoration de rente de vieillesse sans enquête.

1. — Situation des salariés nés à partir du 1-1-1867.

Dans le n° 27 (octobre 1950), nous avons mentionnés le nombre et le montant des versements légaux à assurer par les dits salariés entre leurs 51^{me} et 65^{me} année, en qualité de salariés, de chômeurs ou de malades, pour pouvoir prétendre à la majoration de rente de vieillesse.

Nous donnons, ci-après, le nouveau tableau des versements qu'il y a lieu de faire entre 51 et 65 ans.

Année d'assurance	Montants annuels des versements
1926 - 31	
1931 - 32	72.- frs
1932 jusques et y compris 1949-1950	50.- »
1950 - 1951 et suivantes	50.- »
	150.- »

Ainsi qu'il appert du nouveau tableau, des versements de 50 fr. sont actuellement prévus pour les années d'assurance 1932-33 et 1933-34. Pour ces années les versements requis sont cependant censés avoir été effectués si l'assuré fournit la preuve qu'il a été occupé habituellement et en ordre principal en exécution d'un contrat de louage de services ou s'il a dû interrompre son activité pour cause de maladie, d'invalidité, d'accident ou de chômage involontaire.

Il en est de même pour chacune des années d'assurance 1939-40 jusques et y compris 1944-45 (période de guerre) et celles qu'aient été les occupations de l'assuré pour autant que son revenu annuel moyen n'ait pas dépassé 36.000 fr. pour cette période. Cette exception n'est pas applicable lorsque l'assuré a fait partie d'une organisation ennemie ou si, du fait de son comportement pendant l'occupation, il a encouru des sanctions pénales.

Nous faisons également remarquer qu'à partir de l'année d'assurance 1950-51, un versement de 150 fr. par an est prescrit alors que l'ancienne législation limitait celui-ci à 50 fr.

2. — Modalités exceptionnelles d'octroi de la majoration de rente de vieillesse sans enquête aux salariés qui n'ont pas effectué tous les versements requis.

Dans le même numéro d'octobre 1950, il a été signalé que lors de la revision de la législation en 1946, des conditions moins strictes de versement ont été fixées pour

les salariés nés avant le 1-1-1881 (donc ayant atteints l'âge de 65 ans avant le 1-1-1946).

Il suffisait à ces personnes de prouver qu'entre leur 50^{me} et 65^{me} anniversaire, ils avaient exercé, au moins pendant 10 ans, régulièrement une occupation professionnelle en tant que salarié.

La nouvelle loi étend ces mesures exceptionnelles à tous les salariés pensionnés, toutefois en y incorporant quelques légères modifications.

C'est ainsi que les assurés qui n'ont pas fait les versements requis peuvent obtenir au moins, la majoration de rente de vieillesse sans enquête si par des preuves précises il peut être établi :

a) qu'ils ont habituellement et en ordre principal été occupés comme salariés pendant les 2/3 de la période comprise entre le premier du mois qui suit celui au cours duquel ils ont atteint l'âge de 50 ans et la fin du mois de l'année 1945 qui correspond à celui de leur naissance ou à la fin du mois au cours duquel ils ont atteint, avant 1946, l'âge de 65 ans.

PRIX CHATRIAN

Le 20 décembre 1950, sous la présidence de M. Pierre DESCAYES, président de la Société des Gens de Lettres de France, le jury du Prix Chatrian a décerné son prix annuel de 50.000 fr. destiné à récompenser une œuvre littéraire d'inspiration ferroviaire, à M. Charles AGNIEL pour son roman « Les Laboureurs de la Nuit ». Le lauréat est chef de gare principal à Sète.

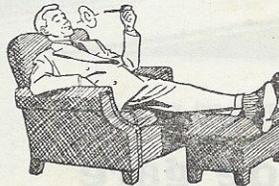
Ce prix a été fondé pour perpétuer le souvenir d'Alexandre Chatrian (1826-1890) qui fut fonctionnaire de l'ancien réseau de l'Est et dont l'œuvre littéraire, réalisée en collaboration avec Emile Erckmann, fait partie du patrimoine français.

La Société Nationale des Chemins de fer Vicinaux et la S.N.C.B. ont contribué à la création du fonds nécessaire pour l'attribution de ce prix annuel, qui peut aussi récompenser tout écrivain de langue française, appartenant aux chemins de fer, pour l'ensemble de son œuvre littéraire sur des sujets libres.

« Nos Vicinaux » a donc été bien inspiré en reproduisant un chapitre des « Laboureurs de la Nuit » dans son dernier numéro.

En tout cas, la fraction de cette période débutant le 10-5-1940 est prise en considération quelles qu'aient été les occupations de l'assuré depuis cette date, pour autant que son revenu annuel moyen n'ait pas dépassé 36.000 fr. pour cette partie de période. Cette mesure exceptionnelle n'est pas appliquée si l'assuré a fait partie d'une organisation ennemie ou a encouru des sanctions pénales du fait de son comportement sous l'occupation ennemie.

b) qu'à partir de l'année d'assurance 1945-46, les versements fixés par la loi ont été effectués à leur compte. Un versement insuffisant ou manquant est toléré par période de cinq années d'assurance.



Liste des Agents mis à la pension à 65 ans

DECEMBRE 1950
JANVIER 1951

	Années de service	
Val, Evrard , receveur	43	Hainaut
Durieux, Georges , chef de station 2 ^o classe	36	Hainaut
Delhaye, Henri , machiniste	37	Hainaut
Legrand, Fernand , wattman	41	Hainaut
Grymonprez, Camille , machiniste	41	Hainaut
Hansoel, Robert , wattman	30	Liège-Limbourg
Masset, Nicolas , piocheur	30	Liège-Limbourg
Taziaux, Auguste , chef-piocheur	43	Namur-Luxemb.
Collin, Léon , machiniste	45	Namur-Luxemb.
Joly, Léon , ajusteur	31	Namur-Luxemb.
De Munter, Pierre , menuisier	41	Brabant
Ernotte, Léon , machiniste 1 ^{re} cl.	46	Brabant
Pinxteren, Jan , chef-piocheur	38	Anvers
Goovaerts, Antoon , wattman	44	Anvers
Hannes, Frans , piocheur	37	Anvers
Van de Pol, Karel , peintre	30	Anvers
Claessens, Louis , machiniste 1 ^{re} cl.	43	Anvers
Van de Ven, Jozef , machiniste	34	Anvers
Van de Putte, Jules , chef-piocheur	39	Flandres
Dondeyne, Achiel , machiniste 1 ^{re} cl.	42	Flandres

Paysages et Légendes d'Ardennes

Adrien de Prémoré nous a déjà donné maints livres sur l'Ardenne dont plusieurs éditions n'ont pas épuisé le succès.

Le dernier paru, « De la Haute-Lesse à la Semois », va certainement connaître la même faveur. (Edit. Labor, rue Royale, 192, Bruxelles.)

Notre guide, à la fois poète et historien, nous prend en charge à Rochefort; de là, il nous conduit jusqu'à Monthermé à la frontière française, vers « des coins de notre pays demeurés si proches du passé, en empruntant pour notre voyage un « tramway » qui longe les rivières, traverse paisiblement les villages, les plaines et leurs moissons, sinue entre les arbres à la manière d'un sentier ».

L'un des passages les plus intéressants du livre de M. de Prémoré se situe au moment où il nous propose une promenade pédestre de Gembes à Gedinne, en suivant le tracé d'une jonction vicinale qui n'a jamais été réalisée, mais qui aurait relié effectivement par rail Rochefort à Gedinne, et ainsi par la ligne vicinale Gedinne-Vresse, à tous les villages de la Basse-Semois.

Mais l'auteur ne se contente pas d'in-

diquer la route à suivre ni de décrire les sites méconnus des touristes, sa plume évocatrice nous fait revivre le passé historique ardennais où la légende s'entremêle curieusement avec l'Histoire.

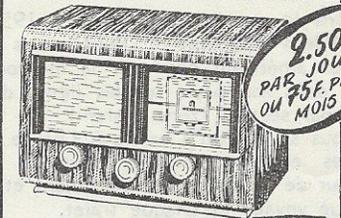
Pour conclure, Adrien de Prémoré écrit :

Il est heureux que le tramway n'aille pas très vite, qu'on ait le loisir de contempler, tout à son aise, un paysage qui, pour être toujours composé des mêmes éléments — la rivière, les rochers, la forêt — ne parvient pas à nous lasser et dont seule la description peut paraître monotone. Nous ne perdons pas de vue la Semois, nous rapprochant d'elle souvent à la frôler...

Depuis 1943, date à laquelle fut écrit le présent livre, des modifications se sont opérées dans le mode d'exploitation des lignes vicinales de la Semois.

Il n'en reste pas moins que Bohan, Vresse, Membre, Laforêt et Alle constituent une villégiature idéale, dans une région à la fois sauvage et « modérée », comme dit l'auteur.

Après avoir lu ce livre, vous aurez envie, cet été, de retrouver le calme des forêts ardennaises.



2.50 F. PAR JOUR OU 75 F. PAR MOIS

MODÈLE 1951

A PARTIR DE 1950 F

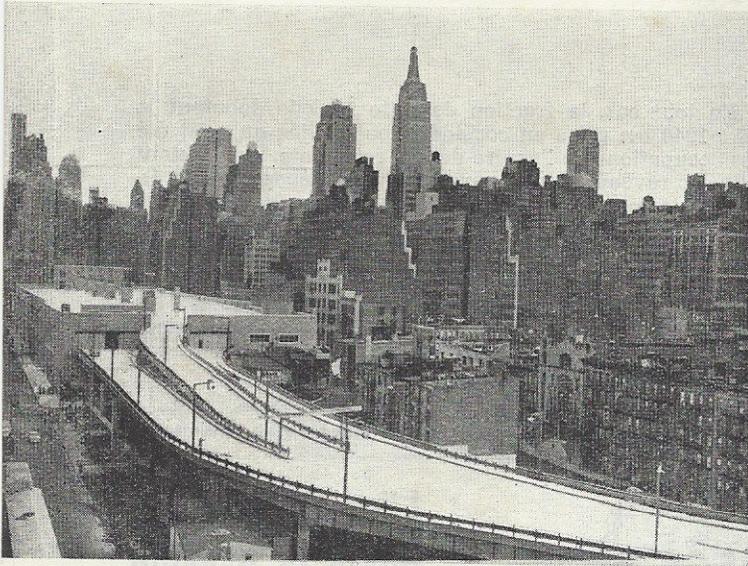
3 long. ondes - ts courants - Meuble lux. noyer poli - Garantie d'usine - Luxueux catal. en couleur - Rens. et demonstr. GRATUITE ET SANS ENGAGEMENT dans toute la Belgique.

Radio O.C.R.

55 RUE DU CROISSANT
BRUXELLES. TEL. 37.20.27

garantie sérieuse - maison fondée en 1927.

**CONDITIONS SPECIALES
AUX LECTEURS
DE CE JOURNAL !**



Le toit-parking et les rampes qui y mènent.

La plus grande gare d'autobus du monde

MEME les Américains, qui sont cependant blasés en matière de dimensions colossales et d'efficacité dynamique, ouvrent des yeux étonnés devant la gigantesque gare d'autobus qui vient de surgir en plein New-York, entre la 8^{me} Avenue et la 40^{me} rue.

Comme un blanc navire ancré près du port d'Hudson tout proche, cette construction s'élève en plein cœur de Manhattan, près de Times Square, connu du monde entier.

Jusqu'au mois de décembre dernier, les autobus venant de l'autre côté de l'Hudson, de New-Jersey, de Pennsylvanie et de tous les autres Etats et même les grands cars des lignes venant de la Californie, devaient après avoir franchi l'Hudson, perdre une demi-heure pour traverser le tohu-bohu de Manhattan.

Les transports aux U. S. A.

Aujourd'hui, après avoir passé le tunnel Lincoln et via une route surélevée, ces autobus peuvent pénétrer au cœur de New-York, sans être constamment arrêtés par des embouteillages.

Le bâtiment proprement dit a 250 m de long et 60 m de large et possède deux étages souterrains et trois étages au-dessus du sol.

Sur le toit, se trouve un immense garage d'une superficie d'un hectare et demi. Plus de 2.500 autobus peuvent atteindre et quitter journalièrement la gare, et, parmi eux, il y a des mastodontes offrant 50 à 75 places assises.

On estime que 60.000 voyageurs de banlieue et 10.000 voyageurs à grande distance, passeront chaque jour par cette gare d'autobus.

Cette bâtisse a coûté 24 millions de dollars et a nécessité 2 millions et demi de briques !

Cinq larges escaliers roulants mènent les voyageurs des halls d'attente aux quais de départ.

Mais cette gare n'est pas seulement un lieu de passage. C'est aussi un endroit rêvé pour passer le temps agréablement. Ceux qui ne sont pas des « navetteurs » pressés y trouveront un gigantesque bowling avec trente pistes, des petits restaurants intimes (chers) d'autres plus vastes (bon marché), des coiffeurs, des fleuristes, 31 escaliers roulants et 929 petits coffres avec serrure de sûreté où les passagers peuvent déposer leur bagage et les reprendre au moyen d'une pièce de monnaie.

Cette gare appelée « Port Authority Bus Terminal » donne une idée du développement atteint par le transport autobus en Amérique. Grâce à cette construction audacieuse, il y a chaque jour 2.500 autobus en moins dans les rues encombrées de Manhattan ; l'amélioration du trafic est visible et les milliers d'employés, qui chaque jour font la navette en autobus, arrivent 15 à 45 minutes plus tôt à la maison.

(Adapté d'un article du Volkskrant).

La mécanisation de la perception sur les tramways

Dans le numéro de novembre 1950 de la revue anglaise « Modern Tramway », nous avons relevé une lettre d'un lecteur américain décrivant la méthode de perception appliquée dans son pays, sur les lignes de tramways utilisant le tarif par section (zone system).

Nous savons qu'il existe à l'heure actuelle aux E. U., des caisses enregistreuses de diverses marques, munies d'un moteur de 12 volts, qui impriment et sortent des billets pour chaque voyage et chaque trajet.

En Europe, une firme suédoise a réalisé une machine semblable, spécialement étudiée pour la distribution des tickets dans les autobus, avec un clavier à touches (donc différente de l'appareil Camp décrit dans N. V. mai 1950).

Ces appareils pourraient parfaitement convenir à notre réseau malgré la complexité de notre tarif, car tous les cas possibles semblent avoir été prévus. Leur seul défaut, c'est de coûter très cher.

Voici comment M. G. W. Vigrass, de Lakewood (Ohio) décrit l'utilisation du modèle de caisse enregistreuse employé sur le réseau de sa ville :

« Le receveur a son siège fixe, placé généralement à la porte arrière, qui est utilisée comme porte d'entrée.

Il a devant lui un appareil imprimant et délivrant les tickets, équipé d'un moteur électrique alimenté par la batterie de la voiture.

Les voyageurs entrent par la plate-forme arrière, qui peut contenir environ 20 personnes debout, et la voiture démarre dès que tout le monde est monté.

Entre les arrêts, les passagers défilent devant le receveur et après avoir payé, gagnent le milieu de la voiture. L'appareil fonctionne facilement : on pousse un bouton pour indi-

quer la section à laquelle le voyageur est monté, et une autre rangée de boutons indique la section où il descendra.

Lorsque le second bouton a été poussé (les sections de montée et de descente étant indiquées), l'impression est terminée et le billet sort de la fente « ad hoc ».

Si nécessaire, un troisième bouton peut faire intervenir un tarif spécial (demi-tarif pour enfant, tarif spécial pendant les heures creuses, etc...).

Le prix payé apparaît à chaque opération comme sur les caisses enregistreuses du commerce.

Le point de **montée** et le genre de tarif sont indiqués par des « symboles » en petits chiffres ou en petits caractères. Le numéro du voyage est marqué d'une façon **permanente**, car le chiffre est changé « manuellement » à chaque voyage. Le numéro de section du point de **descente** est imprimé en **gros caractère**, très visible. En quittant la voiture, le voyageur descend par la porte située à l'avant et donne son ticket au wattman, qui est généralement pourvu d'une boîte à billets usagés.

La besogne de ce dernier n'est pas compliquée; tout ce qui l'intéresse, c'est le grand chiffre du point de descente; s'il constate que le voyageur a **dépassé** la destination demandée (indiquée en chiffres sur le billet), le conducteur ne lui permettra pas de descendre et le renverra chez le receveur.

Comme on le voit, cette méthode originale pourrait parfaitement être appliquée sur nos lignes.

Sachons que les services d'organisation de l'Inspection Générale sont parfaitement documentés à ce sujet. En attendant, ami receveur, continue toutefois à faire une bonne pointe à tes crayons !

Notre Concours Photographique

1950

RÉSULTATS

CATEGORIE BOX

Sujets touristiques.

1. M. Dufeignies, gagne un Gevabox. Don de la firme Gevaert.
2. M. Houssier, gagne 100 fr. Don de la Photogravure Catry et De Bruyn.
3. M. Goossens, gagne 50 fr.

Sujets ferroviaires.

1. M. Voerman, gagne 50 fr.
2. M. Baisir gagne les Rollfilms Panatlantic.

CATEGORIE

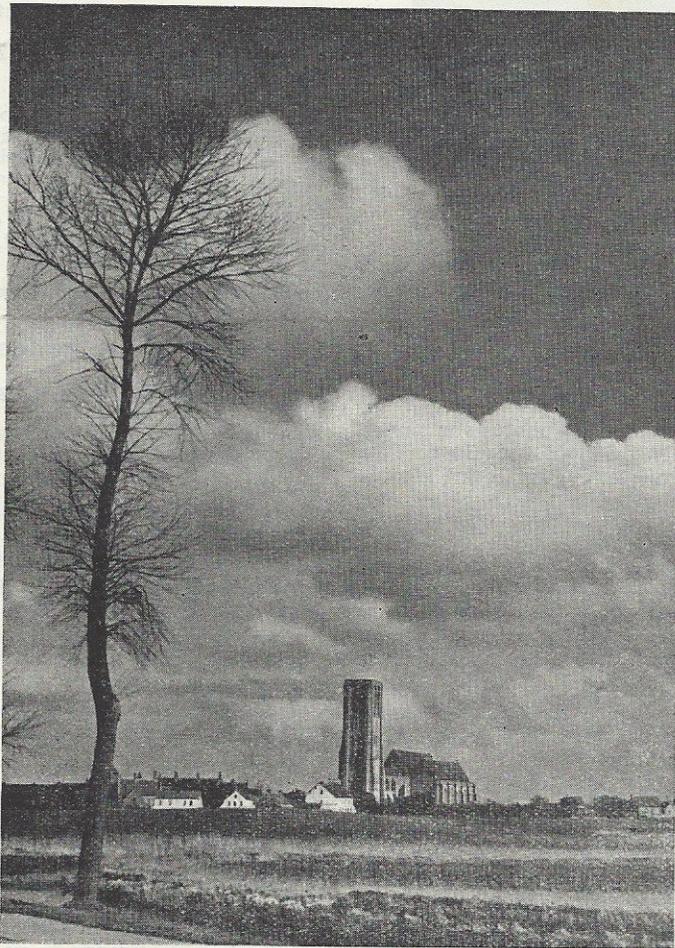
DIAPHRAGME VARIABLE

Sujets touristiques

1. M. Vanderbruggen gagne un Gevabox. Don de la firme Gevaert.
2. M. Simoens gagne 200 fr.
3. M. Keuleers gagne du papier « velours black » (Attraco).
4. M. Schotanus gagne 100 fr.
5. M. Van Aenroide gagne des Rollfilms Panatlantic.

Sujets ferroviaires.

1. M. Peeters gagne 150 fr.
2. M. Vanderbruggen gagne 100 fr.



LA TOUR DE DAMME EN FLANDRE.

(Photo Vanderbruggen).

DISONS d'emblée, que le concours 1950 a été une parfaite réussite, non seulement par la qualité des images et la variété des sujets proposés, mais aussi par des participations nouvelles, tant dans les petits formats (que nous n'avions pu nous résoudre à élimi-

ner) que parmi les œuvres des heureux possesseurs d'un objectif de choix !

Comme l'an dernier, c'est aux membres dirigeants de l'Association belge de Photographie, que nous avons fait appel pour départager les concurrents.

Tâche ingrate, mais à laquelle s'attelèrent, avec un plaisir évident, MM. Gheude, Hoffmann, Caignie et De Rycke.

Ils commencèrent par la section « Box » catégorie « Tourisme ». Après une rapide élimination de quelques travaux insuffisamment étudiés, le choix se porta, sans hésitation, sur une vue de la « rivière la Trouille » envoyée par M. **Dufeignies**, de St-Symphorien ; la mise en page en était parfaite et les nuages étaient particulièrement bien « sortis ».

Un deuxième prix fut accordé à M. **Houssier J.** (Anderlues) pour sa « tour Zimmer » à Lierre. Sa constance à participer à nos concours est ainsi récompensée.

Un troisième prix est ensuite accordé à M. **Goossens** (Bonheiden) pour son « moulin de Keerbergen » mais le poteau télégraphique aurait pu être coupé !

En catégorie ferroviaire, toujours section Box, le premier prix revient à M. **Voerman** (La Haye), un abonné du début, qui l'an dernier n'avait rien gagné ; le jury ayant trouvé ses photos trop statiques. Cette fois, il a réussi à accrocher l'attention du jury par une photo de « tramways sous la pluie », rue de Turenne, à Charleroi ; des personnages, cols relevés, courant tête baissée sur l'asphalte humide, animent cet excellent document.

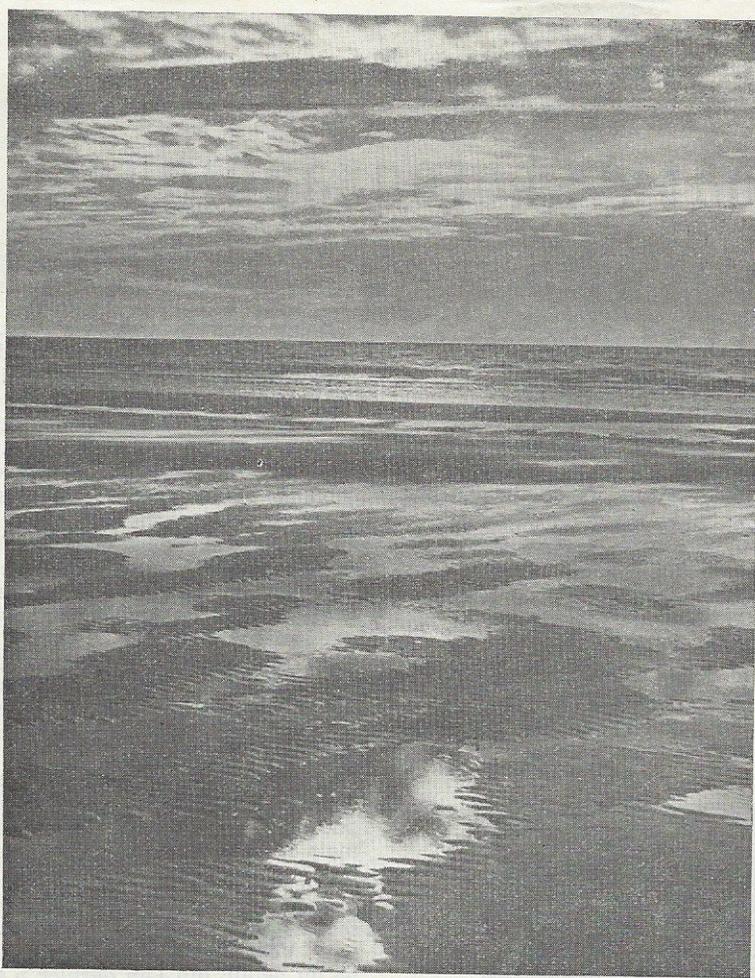
Devant les trois bonnes photos envoyées par M. Baisir chef de station à Bastogne, le jury décida d'accorder un prix supplémentaire. Son « train chargé de bois de mines » illustrera prochainement un article sur les lignes touristiques des Ardennes.

Cette section terminée, on passa aux épreuves répondant, par leurs dimensions, aux exigences d'un vrai concours de photographie.

La catégorie ferroviaire, n'avait réuni cette année que 7 épreuves. Un œil peu exercé remarquait immédiatement qu'il n'y avait en réalité que deux concurrents, ce qui explique que le 3^{me} prix n'ait pas été attribué.

Bien entendu, la présentation des épreuves était, comme d'habitude, totalement anonyme, mais le rédacteur de « Nos V. cinéaux » connaissait les photos par cœur ! Aussi, lorsque le jury désigna le 1^{er} et le 2^{me} prix, sans hésitation le témoin muet enregistra : 1^{er} prix : Pierre par pierre, photo du contrôleur **Peeters** (Schoten-Anvers). Le sujet bien mis en page, axé dans la diagonale, avait recueilli tous les suffrages.

Deuxième prix : « Sur la ligne



LA PLAGE AU CREPUSCULE.

(Photo Keuleers).

Eupen-Verviers », photo soumise par M. **Vanderbruggen**, fils d'agent, à Assebroek.

Signaions que sur les deux autres photos présentées par M. Peeters, celles des « sacs postaux à Ekeren » fera prochainement une magnifique photo de couverture et celle de « L'autobus dans Bruges » a déjà été choisie pour illustrer la publicité touristique de la S. N. C. V.

Le gros morceau était évidemment constitué par la **catégorie touristique et scènes de rues**. Ici, le jury s'accorda pour reconnaître que plusieurs œuvres présentées, atteignaient la « grande classe » et que l'ensemble présentait d'incontestables qualités.

Ce fut la « tour de Damme », par M. **Vanderbruggen**, que nous reproduisons ci-contre, qui fut choisie en premier lieu, bien que de l'avis de nombreux profanes le moulin de Damme, vu de la berge du canal, par le **même auteur**, aurait mérité la palme.

Ce fut ensuite, une « petite vieille à la hotte » prise à Lugano par M. **Simoens** (Direction P.) qui força la décision. Ce personnage typique a été saisi en pleine marche ; une fraction de seconde plus tard, tout eut été raté !

Puis, ce fut au tour de M. **Keuleers** (Direction des Finances) de se voir attribuer le 3^{me} prix avec sa « Plage au crépuscule » que nous avons tenu à vous montrer. Le sable humide, les reflets de lumière dans les poches d'eau, les nuages étirés et estompés, tout est remarquablement rendu. Soit « coucher de soleil au brise

lame » que tous les visiteurs avaient désigné comme un premier prix, reçut quelques critiques : aucun intérêt dans la partie de droite, M. Keuleers aurait dû mettre la photo en hauteur ou se rapprocher du carré.

D'un envoi de 10 photos sur papier glacé de M. **Schotanus** (Bureau du Trafic-Anvers), le jury retint l'église du Béguinage de Lierre ; bien que le négatif ne soit pas très propre, l'effet obtenu est parfait.

Pour l'attribution du 5^{me} prix le jury se cantonna devant les envois de M. **Van Aenrooy**, (I. G.) ce fut une « vue d'Engadine » présentant une belle gamme de coloris et une profondeur de champs, qui fut désignée. De plus, sa vue de la « Ville de Voiron près de Grenoble, eut les honneurs d'une dernière mention.

Le combat cessa, non pas faute de photos, mais faute de prix !

Ainsi se clôture le 3^{me} concours photographique de « Nos Vicinaux ». Les examinateurs ont conseillé à tous nos amateurs de se faire membre des clubs de photographie qui existent dans la plupart des villes, et d'employer, pour la reproduction des photos de concours, un papier un peu plus brillant ou un beau semi-mat.

Il nous reste à remercier, une fois de plus, l'Association Belge de Photographie de sa bonne obligeance habituelle et à promettre, à tous les amateurs connus et inconnus, de plus fréquents articles sur la photo et un concours 1951 doté, espérons-le, de prix plus nombreux.

Souvenirs d'un ancien

Achille Dubrux est un visiteur du dépôt d'Anderlues, pensionné l'an dernier après 38 années de service. Au cours d'une maladie récente, l'idée lui vint de mettre sur papier les souvenirs les plus marquants de sa vie passée au tram, près de cette « terre St-Jean » à Anderlues, dont il semble bien connaître l'histoire.

Dubrux est un de ces durs à cuire, qui n'a jamais renaclé devant l'ouvrage.

Nous ne pouvons songer à reprendre in-extenso le long récit qu'il nous a envoyé, mais ajoutons que dans l'intérêt des archives historiques de la S.N.C.V., il serait désirable que d'autres anciens nous envoient, si non leurs « mémoires » (!), du moins un résumé, avec dates précises, des faits les plus importants de la vie vicinale qu'ils ont vécus.

Dubrux nous raconte ainsi qu'à Anderlues, le séchage du sable pour les motrices s'effectuait au moyen d'un poêle entouré d'un bac et que plus d'une fois le chef et lui-même en faisait sécher... chez eux ! Il ne nous décrit pas les réactions des épouses !

Dans l'atelier, le soir, l'entretien s'effectuait au moyen d'un « crachet » (lampe à pétrole) ce qui n'était pas facile.

Avant 1914, on mettait 1 h. 20' pour faire Anderlues - La Louvière au lieu de 45' actuellement.

Dubrux termine la première partie de ses souvenirs en rappelant l'explosion de la sous-station d'Anderlues le 10 juin 1944 et en saluant la mémoire de Marcel Gauthière, mitraillé en service le 25 décembre 1944, et de Bottriaux Raoul et Staquest Marcel, déportés et décédés en Allemagne.

Résultat d'un concours à l'Administration Centrale

Un concours pour l'accession au grade de dessinateur technicien à l'Administration Centrale a eu lieu dans le courant du mois de janvier à Bruxelles.

Dix-sept candidats se sont présentés aux épreuves ; cinq ont réussi :

1. M. Hulin (T. M.) ;
2. M. Gins (V. T.) ;
3. M. Remy (V. T.) ;
4. M. De Prins (T. M.) ;
5. M. Van Daële (Gr. Hainaut).

Nos vives félicitations.

A propos de la P. C. C.

On nous a signalé qu'une légère erreur s'était glissée dans l'article consacré à la P. C. C. dans le numéro d'octobre.

Les moteurs de traction de ces voitures sont, en réalité, du type Westinghouse Electric et sont construits actuellement en série dans les ateliers des A. C. E. C.

Dont acte.

Nous avons appris le décès survenu le 5 octobre 1950 de l'ingénieur belge E. H. PIRON qui était installé aux E.-U. depuis 1914 (voir « Nos Vicinaux » numéro 16) et qui supervisa tous les travaux et les plans relatifs à la P. C. C. On lui attribue personnellement plus de cent inventions brevetées appliquées sur cette voiture.

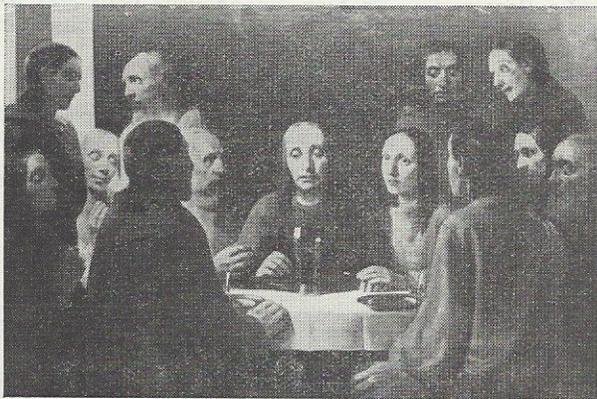
Quand les Grands Maîtres de la Peinture passent à la Radiographie

Chacun sait que les toiles de maîtres atteignent, dans les salles de vente, des prix astronomiques. Il n'est pas moins certain que de nombreuses collections particulières et même des musées contiennent des faux tableaux tellement bien imités, que les experts internationaux les plus expérimentés s'y sont laissés prendre.

Il y a deux ans, un faussaire hollandais particulièrement habile fut démasqué. Il s'agissait d'un peintre de grand talent, Van Meegeren (1889-1947) qui, ulcéré de voir sa peinture peu appréciée par les critiques contemporains, décida de se venger en peignant et en vendant des faux Vermeer (célèbre peintre hollandais).

L'article ci-dessous, dû au service de documentation Philips, vous apprend comment la science moderne permet de déceler les fausses toiles de maître.

L'affaire des faux Vermeer (1) a trouvé, l'an dernier, au cours de la vente publique des biens de van



Un faux Vermeer : la Cène.

Meegeren, un épilogue qui laisse rêveur. Une toile signée van Meegeren fut vendue 12.000 fr. environ, mais un faux Vermeer, que chacun savait dû au pinceau du même atteignit 30.000 fr. ! Les polémiques qui ont entouré l'affaire ont eu un assez grand retentissement dans le public, mais celui-ci reste sur sa soif. Car s'il a pu suivre une partie des controverses qui ont opposé des experts fameux, il regrette de n'avoir pu pénétrer dans les coulisses de leurs laboratoires de recherches. Quels moyens la science met-elle donc à leur disposition pour détecter les fausses toiles de maîtres, voire de mettre à jour de simples restaurations ou encore des « corrections » de toutes sortes subies par des œuvres authentiques ?

Les couleurs ont un âge

Il y a quelque 20 ans un « Cavalier riant » attribué à Frans Hals (2) suscita de sérieuses controverses devant les tribunaux hollandais. Un des plus éminents spécialistes de la peinture hollandaise attestait son authenticité. En fin de compte, il dut s'incliner devant un témoignage irréfutable : l'analyse chimique des couleurs. Parmi celles utilisées on avait trouvé de l'outremer artificiel, du bleu de cobalt et du blanc de zinc. Frans Hals mort en 1666, ne pouvait s'être servi de couleurs pareilles ! En effet, l'outremer artificiel fut créé en 1828 par le mélange de divers corps minéraux, en l'occurrence de la silice, de l'alumine, de la soude, du soufre et du carbonate de chaux ; le bleu de cobalt (3) fut découvert par un chimiste célèbre du XIX^{me} siècle, le baron

Thénard ; et c'est au cœur du XVIII^{me} que l'on commença à utiliser le blanc de zinc, qui avait sur le blanc de plomb, connu des anciens, l'avantage de ne pas noircir aux vapeurs d'hydrogène sulfuré.

Les rayons révélateurs

Mais comment une analyse chimique est-elle possible sans risquer la détérioration de l'œuvre, peut-être authentique ? D'abord tout d'abord que les progrès de la technique font que l'on peut se contenter aujourd'hui de recueillir des échantillons microscopiques. D'ailleurs, il n'est pas indispensable, le plus souvent, de gratter des fragments pour en reconnaître la nature. La simple radiographie donne en général des indications satisfaisantes sur l'ancienneté d'une œuvre et c'est ainsi que pour dépister certaines falsifications de van Meegeren, M. Coremans, Directeur aux Musées du Cinquantenaire eut recours aux appareils à rayons X Philips.

Dans tout tableau il faut considérer trois éléments : le support, l'enduit qui recouvre celui-ci et enfin les couleurs formant l'image.

Le support est toujours très transparent, davantage s'il est constitué par une toile que par un panneau de bois. Alors que les anciens étendaient, semble-t-il, sur leur support, un mélange de carbonate de chaux et de colle, relativement transparent aux rayons X, actuellement on utilise de préférence un enduit à la céruse, (4) bien plus opaque, celle-ci étant à base de plomb. On sait qu'un produit est d'autant plus transparent aux rayons X que la masse atomique des éléments qui la composent est élevée.

C'est pourquoi d'ailleurs la transparence des diverses couleurs est infiniment variable. Le blanc a toujours été composé à partir de sels de métaux lourds, le plomb et le zinc ; il ne laisse donc guère filtrer les rayons. D'autres couleurs, par contre, le bitume et la plupart des noirs, sont à base d'éléments légers tel que le carbone. Entre ces deux extrêmes s'intercale une série de couleurs dont le pouvoir d'absorption est intermédiaire.

La détection des œuvres secrètes

Jusqu'à ces derniers siècles, les colorants utilisés étaient uniquement des produits naturels de nature minérale, comme les terres ocres et les sels de cuivre verts ; de nature végétale, comme le pastel, l'indigo et la garance ; ou de nature animale, comme la pourpre extraite d'un coquillage ou le vermillon que l'on tire des œufs d'un petit insecte. Au XVIII^{me} siècle quand la chimie minérale prit son essor, de nombreuses substances de synthèse, à base de métaux et de métalloïdes vinrent remplacer la plupart des colorants végétaux.



Scène de chasse de Hondius, découverte sous le faux Vermeer.

Mais, en 1856, la découverte du premier colorant organique de synthèse, à base d'aniline, révolutionna de nouveau l'industrie des couleurs. Du coup, de nombreuses couleurs « lourdes », à base de minéraux, furent détrônées par des couleurs légères à l'aniline.

Ces modes successives font que les tableaux anciens donnent de bons clichés radiographiques, alors que les contemporains n'en donnent que de médiocres. Cela s'explique sans peine. Ces derniers sont, pour les rayons X, peints sur un enduit opaque à l'aide de couleurs transparentes à l'extrême!

L'examen radiographique permet aussi de reconnaître parfois la « patte » de l'auteur. Souvent les traits les plus caractéristiques d'un artiste se trouvent dans les premiers coups de brosse par lesquels il a commencé son œuvre. Sachant qu'ils ne seront pas visibles sur l'œuvre terminée, il s'y laisse aller à son inspiration la plus débridée.

Les rayons si indiscrets nous montrent quelquefois aussi une œuvre d'une grande valeur dissimulée derrière une « croûte ». Sous un portrait pas très réussi d'Edouard VI, enfant, on eut la joie de découvrir ainsi celui d'une petite Hollandaise, peinte au XVII^{me}. Au début du XVIII^{me}, un portrait de sainte fut incongrûment transformé de même en un « auto-portrait de Léonard de Vinci » qui fut longtemps l'orgueil de la Galerie Uffizi.

L'examen aux rayons X permit de découvrir sous un faux Vermeer peint par van Meegeren, intitulé « La Cène », un tableau du peintre hollandais Hondius (1563-1612) représentant une scène de chasse.

Rien ne résiste à la curiosité des rayons, ni les voiles ou les vêtements pudiquement surajoutés sur d'innocentes nudités du monde mythologique, ni les signatures maquillées de manière à faire passer les toiles d'un obscur Hans Schaufelein (H. S.) pour celles de Hans Holbein (s) (H. H.).

(1) Jean VERMEER de Delft dit aussi Van der Meer peintre de paysages et d'intérieur hollandais, savant coloriste (1632-1675).

(2) Frans HALS : peintre flamand, né à Anvers ou à Malines vers 1580; auteur de portraits d'un coloris très hardi et très sûr. Mort à Haarlem en 1666.

(3) Cobalt : (Allem-kobalt) métal blanc rougeâtre, dur et cassant; est employé pour préparer certains colorants.

(4) Céruse : carbonate de plomb, poison violent. Une loi en interdit l'utilisation dans les travaux de peinture industrielle.

(5) Hans HOLBEIN : peintre né à Augsbourg en 1437. Vécut longtemps en Angleterre et devint le peintre d'Henri VIII. C'est un portraitiste de grande valeur qui atteint un réalisme saisissant.

Les exploitations des Tramways Electriques

en

U. R. S. S.

Des voitures de tramways de divers types ont été construites en U. R. S. S. depuis la guerre; elles ont été modernisées en ce sens, qu'elles n'ont pas de châssis séparé et que la transmission de l'effort moteur se fait par arbre à cardan.

L'aspect général est semblable à celui de la P. C. C., avec portes et contrôles entièrement automatiques. Plusieurs modèles de voitures articulées figurent parmi les dernières réalisations; la plus grande, la AKH-8, possède huit moteurs; elle a 30,50 m. de long, 2,60 m. de large, pèse 28 1/2 tonnes et a une capacité totale de 201 personnes (99 places assises). Le type articulé AKH-4 a 8 roues et 4 moteurs; il a 15,25 m. de long, pèse 15 tonnes et a une capacité totale de 108 personnes, une accélération de 2 m. par seconde et une vitesse maximum de 61 km. par heure.

(N. D. L. R. — Nous donnerons prochainement un article sur les voitures articulées).

Les trams russes emploient ou la flèche ou l'archet-pantographe; les collecteurs de courants en aluminium sont remplacés à l'heure actuelle par des frotteurs en carbone. Les recherches tendent à créer, sur une plus grande échelle, des freins puissants.

De nombreuses exploitations de tramways — y compris Tbilisi (Tiflis) et Riga — sont complètement modernisées et huit réseaux de tramways, entièrement nouveaux, sont en construction: quatre en Europe et quatre en Asie.

A Moscou, les tramways de plus de 50 lignes, en dépit de leur suppression au centre de la ville, transportent encore une grande partie des voyageurs.

Les tramways moscovites vont être perfectionnés dans le cadre du plan quinquennal actuel; des voies en siège spécial et des équipements sont en construction. On estime, que ce programme terminé, ils pourront transporter 45 % du trafic voyageur (Metro 22 %, autobus 18 %, trolleybus 15 %). Les trams moscovites sont reconstruits avec un seul poste de conduite, et des compartiments séparés sont prévus pour les conducteurs.

(D'après « The Modern Tramway » du 15-9-1950).

HUMOUR

Le Receveur : « Vous êtes bien rentré à la maison hier soir, Monsieur ? »

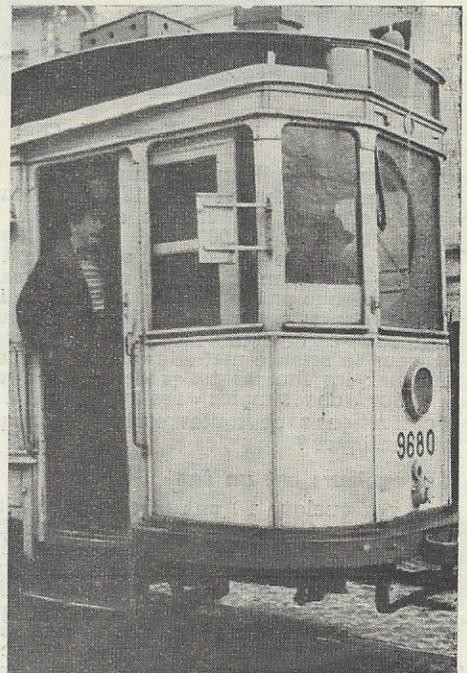
L'Abonné : « Evidemment, pourquoi demandez-vous cela ? »

Le Receveur : « Eh bien, quand vous vous êtes levé, pour offrir votre place à la dame, hier soir, vous n'étiez qu'à deux dans la voiture ».

Le Voyageur : « Receveur, nous sommes ici comme des sardines. Vous ne pouvez pas empêcher que nous soyons écrasés ? »

Le Receveur : « Certainement, Monsieur, numérotez les passagers et faites en sorte que les chiffres pairs inspirent pendant que les impairs expirent ».

Vue prise à Eupen par E. Roels.



Que ce soit
à Binche, à Alost
ou à Eupen,
le tram amène
les foules joyeu-
ses fêter

Messire Carnaval -