

*Expo 58 : la gare vicinale à la Porte Benelux.*

# NOS VICINAUX

**BULLETIN BIMESTRIEL D'INFORMATION  
DU PERSONNEL DE LA S. N. C. V.**

## BRUXELLES

### à 50 ANS D'INTERVALLE : LE BOULEVARD LEOPOLD II

La comparaison des deux photos ci-contre ravivera bien des souvenirs chez les Bruxellois.

Elles ont été prises au même endroit, à près de cinquante ans d'intervalle, à la place Saintelette, à l'intersection du boulevard Léopold II et de l'avenue du Port qui longe les installations portuaires de Bruxelles.

Sur la photo du dessus, prise avant 1914, on voit, à gauche, le monument dédié aux créateurs des Installations Maritimes et qui a dû être déplacé en 1957; au milieu, on distingue un tram vicinal « N » qui allait du Nord au Midi (place Rouppe) et qui a donné son nom aux voitures modernes qui ont remplacé les motrices à deux essieux et on remarque les curieuses vérandas à tourelle de la maison située à l'angle du boulevard, témoins



du style de l'époque et qui subsistent toujours.

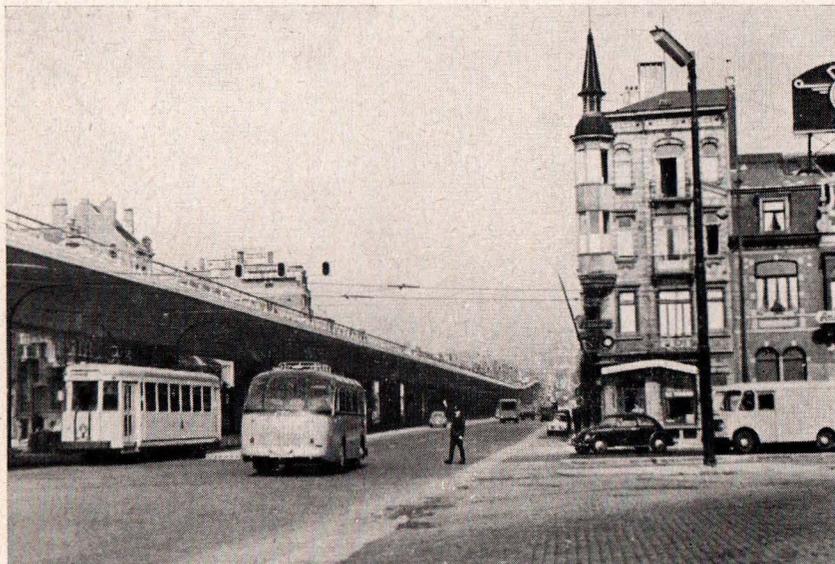
Rappelons que plus de 40.000 véhicules passaient chaque jour, en 1955, à la place Saintelette et comme on ne pouvait creuser un tunnel à cause du canal, la meilleure solution pour régulariser ce trafic était l'établissement d'un viaduc.

La photo du milieu montre le viaduc avec les deux voies vicinales. Sous le tablier de droite on voit une motrice type N et l'on retrouve la même maison du coin à tourelle. Au loin se profilent les tours de la Basilique du Sacré-Cœur, sur le plateau de Koekelberg.

La longueur totale du viaduc, sans les rampes d'accès, est de 1.250 mètres, sa hauteur de 6,10 mètres. Le tablier de l'ouvrage a 11,80 m. de large dont 9 m. (3 x 3) destinés à la circulation.

Le viaduc fut d'abord construit jusqu'à la rue de Ribeaucourt, puis on décida de le prolonger et on parvint à l'inaugurer bien avant le jour d'ouverture de l'Exposition et, depuis lors, la circulation à la place Saintelette a été grandement améliorée et accélérée.

On peut déplorer la disparition des grands marronniers du boulevard Léopold II, mais l'œil des Bruxellois s'habitue vite à la ligne courbe des porte-à-faux. Ajoutons que le ripage des voies sous le viaduc et leur mise en siège spécial facilitent également l'écoulement du trafic, la photo montre la largeur de la voie carrossable et rappelons qu'auparavant les Vicinaux roulaient à 3 m. du trottoir.



(Photo Roels)

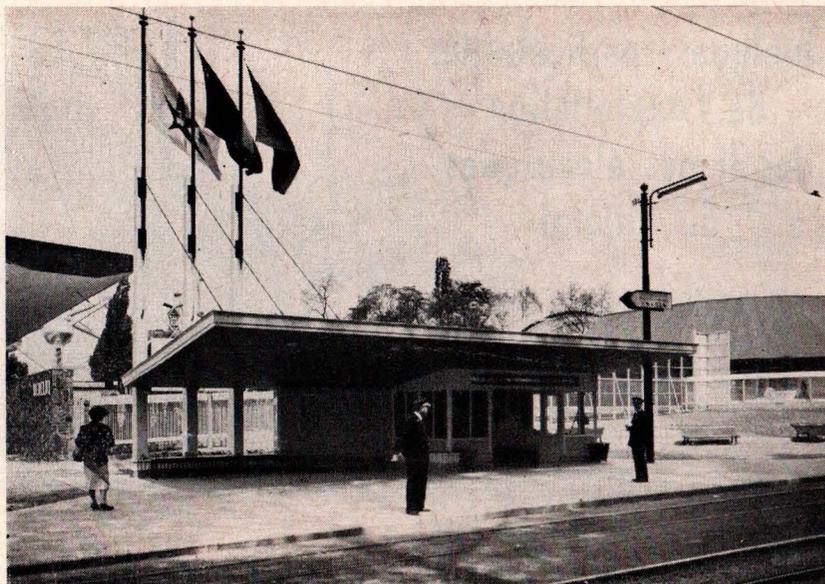
Faisant suite aux photos précédentes, la vue ci-contre a été prise sous le viaduc, près de l'arrêt de la chaussée d'Anvers. Les deux voies de droite sont réservées aux Vicinaux et celles de gauche aux tramways de la S.T.I.B. La voiture « N » qui s'approche de nous roule en direction de la boucle terminale du Nord.

La construction de quais d'embarquement à cet endroit a permis d'améliorer la sécurité des voyageurs et les automobiles ne viennent plus empiéter sur les voies.

(Photo Pletinckx)



# La gare vicinale du Heysel à la Porte Benelux



A l'Exposition Universelle de 1935, l'entrée principale avait été érigée à proximité de l'église du quartier du Heysel, à Laeken ; les Vicinaux se dirigeant vers Grimbergen y faisaient normalement arrêt et la S.N.C.V. fit ériger, à proximité, un bâtiment caractérisé par un toit aux tuiles vertes vernissées ; sous ce vaste auvent les voyageurs devaient circuler par des couloirs pour avoir accès au quai d'embarquement.

Lorsqu'il s'agit, en 1957, de prévoir l'emplacement d'un abri, on se trouva confronté avec divers problèmes : fallait-il choisir le même endroit ? faudrait-il encore canaliser des masses peu disciplinées ? quel style adopter à proximité des « volumes suspendus » conçus par les architectes de la Porte Benelux ?

Le projet d'un abri avec bureau et petite salle d'attente, fut réalisé par

notre regretté collègue Synave, architecte au service « Bâtiments » de la direction technique.

La construction a été conçue de façon à pouvoir récupérer la majeure partie des matériaux : le bureau et la petite salle d'attente ont été exécutés au moyen d'éléments préfabriqués d'abris types, les revêtements du mur de fond ont été exécutés au moyen d'éléments qui serviront ultérieurement comme panneaux de soutassements des abris préfabriqués.

Comme on peut le voir sur la photo ci-dessus, la pureté des lignes est frappante.

Si apparemment les trois porte-drapeaux ont une fonction de soutènement définie, par contre la grâce des hampes, le panache des drapeaux et la portée audacieuse du toit achèvent

de donner une impression d'élégance et de maîtrise.

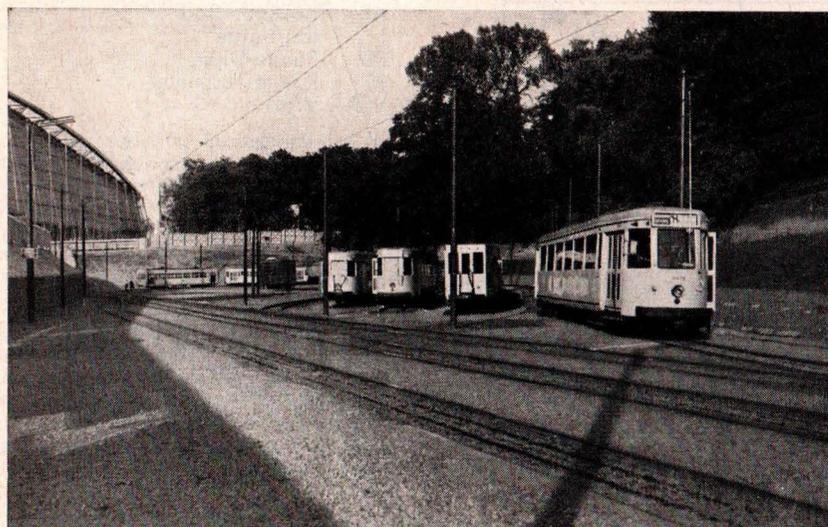
Le fait d'avoir débarrassé le quai de toute chicane métallique ajoute encore au dépouillement et à la netteté de l'ensemble architectural, qualités qui sont la grande constante de nombreux pavillons de l'Exposition.

On peut dire aujourd'hui que le plus joli abri vicinal de Belgique a bien failli ne pas être réalisé. En effet, les soumissions remises par les entrepreneurs, à quelques mois de l'ouverture de l'Exposition, se ressentaient de la « presse » des derniers jours.

Devant le prix élevé demandé pour la construction d'un bâtiment destiné à être démonté dans six mois, M. le Directeur Général hésita.

C'est alors que M. Cuvelier, Directeur du Groupe de Brabant, mit dans la balance ses techniciens et ses maçons qui avaient déjà construit les nouveaux bâtiments de Cureghem.

Et il faut le dire à leur honneur, l'abri fut construit et parachevé dans un temps record et mis à la disposition du public le jour de l'ouverture de l'Expo ; cela restera un fait d'armes dans les annales des V.T. de Bruxelles.



*Sur un vaste terrain situé au-delà de la gare du Heysel, des voies de garage ont été posées en éventail. Au fond, à gauche, sous le pavillon de la France, commence le tunnel vicinal.*

## Quelques particularités de l'exploitation des lignes électriques du Littoral

LAN dernier, la mise en service de nouvelles motrices du type S.O. (type S.Ostende) sur le réseau de la côte a été très appréciée par les amis du rail et la rédaction de « Nos Vicinaux » a reçu plusieurs lettres de ses abonnés vantant le confort des nouvelles voitures.

Comme nous le disions dans le numéro spécial « Exposition 58 », la ligne ferrée à double voie, qui relie La Panne à Knokke-Zoute, est actuellement unique en Europe et, grâce aux remorques que l'on peut adjoindre, la S.N.C.V. est à même de faire face, économiquement, aux transports massifs qui se présentent à des périodes régulières durant la saison.

Un ingénieur retraité, M. Debot, qui passa la plus grande partie de sa carrière aux Vicinaux à Ostende, a rassemblé quelques souvenirs, à l'intention des lecteurs de « Nos Vicinaux », sur les particularités de l'organisation du service du mouvement en été.

Sur n'importe quelle ligne vicinale, écrit M. Debot, il existe des heures et jours de pointe. Cette situation se présente encore davantage au littoral où le personnel ordinaire de réserve est totalement insuffisant pour faire face aux besoins du trafic pendant l'été.

En effet, en hiver, il y a à peine un tram par heure et deux agents par tram.

En saison, il y a des départs bien plus fréquents, à trois agents par train (au delà de 40 trains dans chaque sens les dimanches).

On est donc obligé d'engager du personnel temporaire. Certains agents reviennent avec régularité, mais il y a quand même beaucoup de déchets ; ceux qui n'ont pas donné satisfaction l'année



Les quais de départ de la station vicinale d'Ostende.

à obtenir, c'est que le préposé s'y retrouve dans les tarifs et surtout dans les « réductions » et que tous les voyageurs soient servis.

C'est dans le but de soulager la distribution des billets dans les voitures que l'on a obligé les voyageurs à prendre leur ticket aux guichets (N.d.l.R. : on les « invite » à le faire pour éviter de devoir payer 5 F. de supplément). Par ailleurs, certaines destinations sont fort proches du point de départ. A certains trains, il y a, au départ d'Ostende, 25 à 30 % de voyageurs pour Bredene.

Ajoutons que le fait, pour les préposés des aubettes, de pouvoir « marquer » les tickets et calculer leur prix avec une section de départ toujours la même, rend leur travail plus facile et plus rapide.

Dans quelques gares importantes de la ligne, comme à Knokke, La Panne et Ostende, les préposés disposent d'une machine « National » et délivrent des tickets semblables à ceux des abonnements et sur lesquels les sections sont indiquées par des chiffres repris au plan de sectionnement.

C'est précisément pour faciliter la tâche de ces nombreux supplémentaires, qui ne travaillent d'habitude

- SI Siska
- Z Zoute
- KS Knokke-Station
- CA Casino-Knokke
- D Duinbergen
- H Heist
- ZV Zeebrugge-Vaart
- ZM » Muur
- BL Blankenberge
- W Wenduine
- DH Den Haan
- KD Klemskerke-Dorp
- KT » Torenhof
- VO Vosseslag
- BR Bredene-Renbaan
- BZ » a/Zee
- CP Café de Paris
- BD Bredene-Dorp
- BN » Nukker
- BS » Slijkens
- VH Voorhaven
- OS Oostende-Station
- MJ Marie-José
- KL Koningin Laan
- MB Mariakerke-Bad
- MD Midland - Mariakerke Dorp
- RA Raversijde
- OR Oud Raversijde
- MI Middelkerke
- KR Krokodil
- WB Westende-Bad
- WZ » Zeelaan
- LO Lombartsijde
- NS Nieuwpoort-Stad
- NB » Bad
- GR Groenendijk
- OB Oostduinkerke-Bad
- KB Koksijde-Bad
- I Idesbalde
- PD Panne-Dijk
- PT Panne-Terminus
- WA Warneton

5.50 W <sup>01</sup> 00001	25	26	27	28	29	30	31	ZW	SI	Z	KS	CA	D	H	ZV					
	24	ZM	BL	W	DH	KD	KT	5.50 W <sup>01</sup> 00001	00001	75										
	23	VO	BR	BZ	CP	BD	BN													
	22	BS	VH	OS	MJ	KL	MB													
	21	MD	RA	OR	MI	KR	WB													
	20	WZ	LO	NS	NB	GR	OB				KB	I	PD	PT	WA					
	19																			
	18	17	16	15	14	13	12				11	10	9	8	7	6	5	4	3	2

précédente et surtout ceux qui ont trouvé un emploi plus stable ailleurs ; d'autre part, nous engageons chaque année 15 à 20 étudiants.

Les percepteurs doivent réunir les qualités habituellement réclamées et pouvoir, en plus, se débrouiller dans la plupart des dialectes flamands et hollandais, en français, qu'il soit de Paris ou de Molenbeek et même très souvent en anglais ! Cela se trouve assez facilement au littoral, mais ce qui est plus difficile

que deux ou trois mois par année, que l'on a maintenu un type de billet portant, non pas la classique succession de numéros représentant les points de sectionnement, mais une série de deux lettres qui sont autant d'abréviations de noms de villes, villages et lieux-dits.

En voici la liste à titre documentaire :

ZW Zwin

Il est intéressant que nos nouveaux agents aient connaissance de ce type de billet, car il est délivré à de nombreux militaires casernés au littoral, qui partent en congé et qui peuvent le présenter sur les lignes vicinales les plus éloignées de la côte pour retourner au domicile familial.

Le klaxon modulé des Vicinaux de la Côte et l'accent west-flandrien des pêcheurs sur les plates-formes, sont des caractéristiques que tout le monde peut observer ; par contre, les petits détails d'exploitation dont nous venons de parler, feront comprendre pourquoi le tram du littoral n'est pas tout à fait un tram comme les autres !

## LE PARKING D'AUTOCARS DE L'EXPOSITION EST DESSERVI PAR UN CIRCUIT PRIVE DE TRAMWAYS

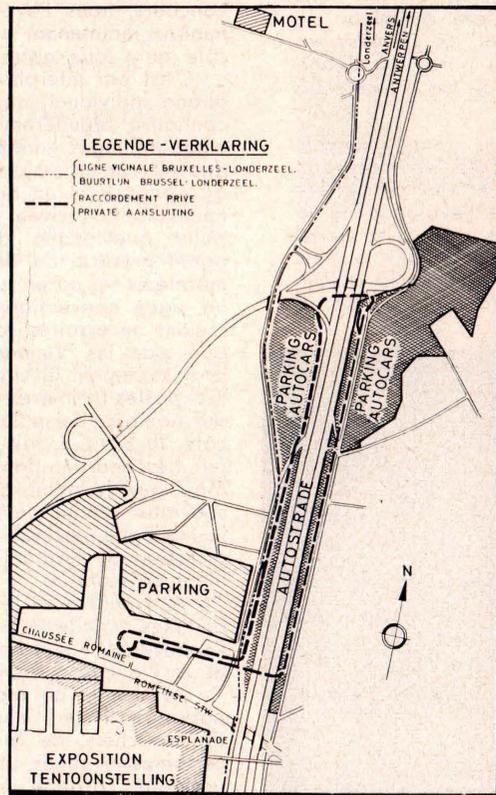
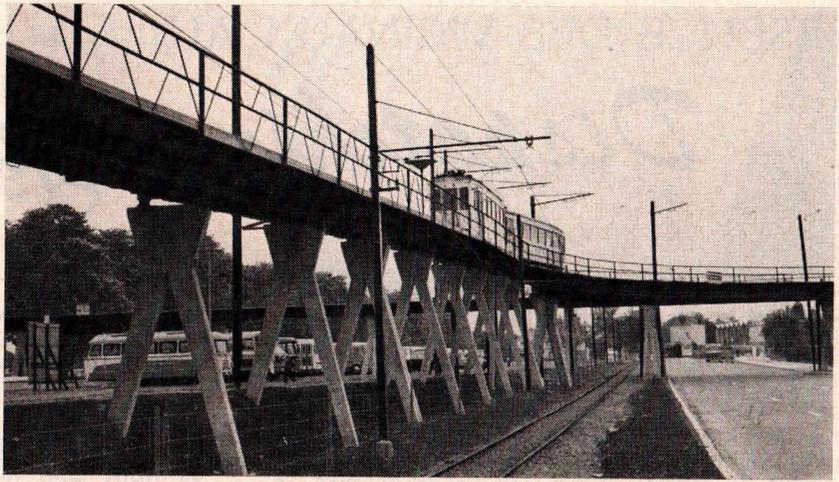
Plus de 20 hectares ont été réservés au parage des poids lourds du tourisme. Le parking spécial « Autocars » ne porte pas de lettre, comme en sont dotés les parkings pour voitures. Il s'étend sur deux zones voisines : l'une entre la voie de desserte Ouest et la voie rapide de l'autostrade Anvers-Bruxelles ; l'autre entre l'autoroute Bruxelles-Anvers et la voie de desserte Est, avec une importante extension à proximité de la boucle du ring.

Le parking « Cars » étant situé assez loin, il a été créé une voie de tram parcourant toute la périphérie du parking et enjambant à deux reprises — par des ponts — le complexe de l'autostrade.

Ce service s'effectue à l'aide de trains vicinaux circulant en un circuit fermé, construit par la firme Tedesco, concessionnaire des parkings. C'est la S.N.C.V. qui en assure l'exploitation mais c'est la Société de l'Exposition qui prend les risques commerciaux à sa charge ; notre Société est payée aux kilomètres parcourus.

Cette voie ferrée passe à proximité du tunnel pour piétons construit sous la chaussée Romaine.

La boucle terminale a été installée tout près de la gare autobus située derrière les Grands Palais, c'est la station de départ et d'arrivée. De là, les trains composés d'une motrice et d'une remorque, partent le matin, à vide, vers les parkings. Après avoir franchi sur un pont provisoire la route de desserte, le tram entreprend la descente de la rampe (voir photo en haut de la page) pour longer pendant quelque temps la voie du tram de Londerzeel. Le tram spécial va maintenant franchir une première fois l'autostrade Bruxelles-Anvers,

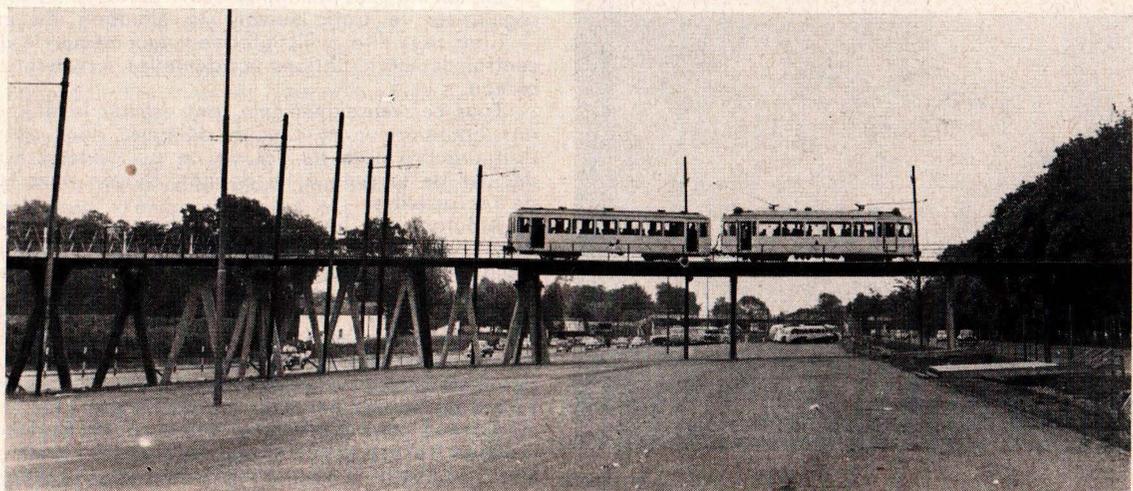


à proximité de la jonction avec le Ring de Bruxelles. La voie longe ensuite le parking qui n'est vraiment occupé que les jours de grande affluence. Assurément, on a vu grand. Mais ne valait-il pas mieux ainsi ? Car qui pouvait prévoir le nombre de cars qui allaient s'amener le 1<sup>er</sup> mai ou le 21 juillet et le 15 août. Après s'être arrêté à différents arrêts facultatifs, le tram franchit à nouveau l'autostrade (photo en bas de page) et va déposer son monde au terminus, près de l'entrée des Grands Palais. Ce service fonctionne normalement mais les pointes de trafic sont assez rares.

Le nombre de convois est habituellement de 3 en semaine et de 4 le dimanche.

Le contrat prévoit la possibilité de mettre en route 9 trains avec 2 remorques ; un départ toutes les 2 minutes permettrait ainsi le transport maximum de près de 8.000 voyageurs par heure. On est loin des chiffres fantaisistes repris dans la presse, mais cela représente tout de même une moyenne horaire remarquable.

C'est un petit fait d'histoire vicinale qui valait la peine d'être relaté car avant la fin de l'automne toutes ces constructions, qui ont parfois l'air d'une extension du « scenic Railway » du parc des Attractions, auront été démontées.



PRÉSENCE DES VICINAUX AU

# Dispatching Central

A L'EXPOSITION

Le Centre d'Accueil à l'Exposition Universelle est un véritable caravansérail moderne où le touriste peut demander et obtenir immédiatement un demi-poulet ou des timbres-poste, une bouteille de vin ou les services d'un pédicure !

Dans le hall immense, un escalier de bois mène vers un étage qui comporte des chambres dite de « relax », des salons de coiffure et des cabines de douches. La voûte est constituée de toiles tendues mais on étonnerait beaucoup les milliers de visiteurs qui traversent journellement le Centre d'Accueil si on leur disait que dans les hauteurs de ce hall géant, derrière ce décor de toile, se cache le Dispatching central de l'Exposition. Il est d'ailleurs difficile de repérer la porte qui donne accès à ce cerveau coordinateur qui est interdit au public.

C'est là que sont centralisés les renseignements émanant des sources les plus diverses, sur le trafic général en direction de l'Exposition et qui permettent aux services du dispatching de suivre l'évolution de la circulation dans la région bruxelloise et sur les voies axiales. Sur deux étages, des cabines sentant le bois neuf, sont occupées par les représentants de la police, de la gendarmerie, de l'I.N.R., de la S.N.C.B., de la

S.T.I.B. et des Vicinaux. Nous y avons rencontré M. Ch. Henderyckx, que le Groupe du Brabant a désigné comme délégué ; il est relayé en fin de journée par M. M. François ou Nerinckx.

Le dispatch est un être à deux têtes, constitué par les postes de commandement (P.C.) de la police et de la gendarmerie. Les premiers s'occupent exclusivement du trafic dans les 19 communes de l'agglomération bruxelloise, les autres étendent leur activité en dehors des agglomérations. C'est assurément la première fois qu'une telle collaboration a été réalisée avec le concours, nous l'avons vu, de divers organismes. Examinons maintenant comment travaille le dispatch et le rôle qu'y joue notre délégué.

C'est par interphone (sorte de haut-parleur et microphone individuel) que la gendarmerie et la police font connaître régulièrement les points d'obstruction ou les embouteillages inattendus survenant à l'un ou l'autre des 60 carrefours-clés de la capitale. Par exemple, si on annonce qu'un accident routier, avec mort d'homme nécessitant l'arrivée du Parquet, vient de survenir à un point quelconque des faubourgs, immédiatement un agent préposé du dispatch grimpe sur un échafaudage mobile et va poser sur une carte géante (7,80 m. x 6 m.) un signe conventionnel ; aussitôt les mesures éventuellement nécessaires sont prises, tant par la police locale que par les Vicinaux ou la S.T.I.B., pour détourner provisoirement la circulation. Le matin, dès 8 h. 30 - 9 h., les postes-frontières donnent un comptage très précis du nombre de passage de voitures privées ; de son côté, la S.N.C.B. fait connaître le nombre des voyageurs qui descendront dans les principales gares bruxelloises ainsi que le nombre de voyageurs occupant les trains spéciaux venant de toutes les directions. Dans ces cas, le délégué vicinal peut prévenir par téléphone la direction du Brabant et proposer un éventuel renforcement en matériel.

M. Henderyckx est également tenu au courant des diverses manifestations qui ont lieu chaque jour dans l'Exposition, il sait l'heure à laquelle elles se termineront et vers quelle sortie va normalement se diriger la foule.

De même, au moment de l'évacuation massive des parkings, il peut demander à la police, avec l'accord de ses chefs, de faire dévier ce trafic, en dehors de certaines avenues utilisées par nos tramways et si un accident corporel survient à un voyageur sur une emprise vicinale, il peut appeler immédiatement le poste de secours le plus proche de l'Exposition pour obtenir une ambulance.

En un mot, les délégués des tramways sont là pour régulariser le trafic suivant la situation du moment.

Il va sans dire qu'ils informent eux-mêmes le dispatch central des perturbations accidentelles survenant sur leur réseau.

Tous ces renseignements sont donnés le plus souvent par haut-parleur et chaque délégué, dans sa cabine, doit prendre note au vol de ce qui l'intéresse et doit décider de la suite à lui donner, chacun dans le cadre de ses activités.

Ajoutons que les samedis et dimanches, les délégués de l'I.N.R. se tiennent en contact avec la police du roulage et émettent en direct, et même en duplex avec la Radiodiffusion française, des conseils aux automobilistes au cours de leur émission « Radio-Guidage ».

Le dispatch abrite encore un service d'experts-automobiles qui sont en permanence à la disposition des automobilistes lors des accrochages et collisions bénignes survenant notamment dans les parkings.

Comme nous faisons remarquer à M. Herman, commissaire de police, qui dirige le dispatch, qu'en matière

(Voir suite page 7.)



(Cliché Auto-Touring.)

La dernière ligne d'atorail  
du Groupe du Hainaut

# Mons-Quévy- Aulnois

est passée à l'autobus

Les archives nous ont appris que la demande en concession de la ligne Mons - Quévy fut transmise au Gouvernement le 6 février 1902 ; la même année, le capital de la ligne était entièrement souscrit. Ce n'est cependant qu'en 1903 que la concession fut obtenue et que l'on commença à dresser les plans parcellaires entre Mons et Quévy-le-Grand.

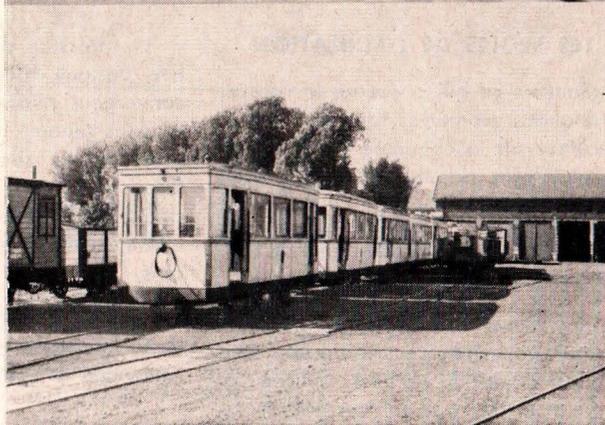
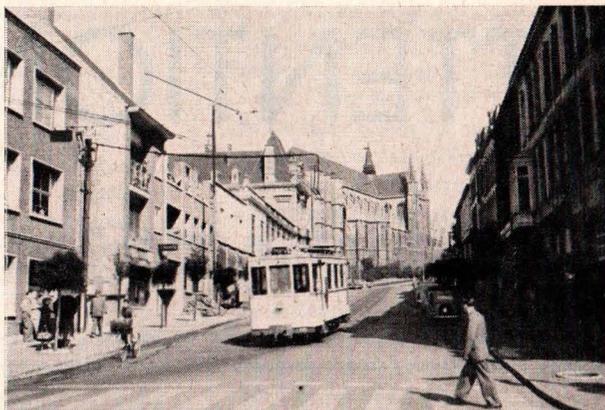
Il s'écoula encore 4 ans avant l'inauguration de la section Mons - Harveng le 4 avril 1907 ; deux ans plus tard, la construction du dépôt de Quévy était mise en adjudication. On roula pour la première fois entre Harveng et Quévy-le-Grand le 1<sup>er</sup> mai 1908 et ce fut le 1<sup>er</sup> août 1910 que la ligne Mons - Quévy-le-Grand - Aulnois put être exploitée sur toute sa longueur.

La machine à vapeur céda la place à l'atorail vers les années trente et pendant plus d'un quart de siècle on a pu voir un atorail traverser la ville de Mons. Dans une brochure éditée en 1946 pour faire le point de 20 années d'exploitation par la Société Nationale, on envisageait encore l'électrification des lignes ou sections de lignes : Mons - Quévy, Estinnes et Eugies. Tout cela est maintenant dépassé. La dernière ligne d'atorail du Groupe du Hainaut a résisté pendant longtemps ; hélas, tant de constance au rail n'a pas été récompensée car, le 31 mai 1958, l'atorail effectuait son dernier voyage.

(Suite de la page 6.)

de parking on avait vu fort grand, il nous signala que le 27 mai, jour de l'Ascension, on avait enregistré 28.000 voitures et 600 autocars et que des pointes de ce genre étaient encore possibles durant les mois de juillet et d'août. Mais il ajouta que si aujourd'hui on se sent à l'aise dans les avenues menant à l'Exposition, s'il n'y a plus de poussées et de disputes lors de la montée sur les tramways, comme ce fut le cas en 1935, c'est non seulement parce que des mesures ont été prises dans le cadre d'un vaste plan d'ensemble (augmentation des points d'embarquements des tramways, gare d'autobus, parcage séparé des autocars) mais aussi, quelque peu, parce que les rouages du dispatch fonctionnent selon les vœux des organisateurs, ceci dit sans minimiser l'effort réalisé par la S.T.I.B. et les Vicinaux.

Nombre de journalistes et de spécialistes du trafic urbain sont venus étudier sur place cette remarquable organisation et nous avons appris que cette initiative ne sera pas sans lendemain car dans les nouveaux locaux de la police de Bruxelles, rue Marché-aux-Grains, on prépare l'installation d'un service identique où collaboreront également la police communale et la gendarmerie.



Venant de la Grand-Place de Mons, après être passé devant la collégiale St-Waudru, l'atorail de Quévy allait s'arrêter devant la gare de Mons. C'était non seulement la dernière ligne d'atorail du Groupe du Hainaut mais aussi la seule ligne d'atorail vicinale pénétrant encore dans une grande ville.

Le dépôt de Quévy.

Une jolie vue de l'atorail prise entre Gœgnies-Chaussée et Aulnois ; le milieu de la route que l'on aperçoit à droite est en territoire français.

Aujourd'hui, l'autobus vicinal donne correspondance, à la Grand-Place de Gœgnies, à l'autobus français vers Maubeuge. Le marché de Gœgnies est très particulier, car étant situé moitié sur le territoire belge et moitié sur le territoire français, les gens de l'endroit, pour faire leurs achats, passent la frontière d'une échoppe à l'autre.

(Photos Ph. Carlier.)

# ATTENTION aux modifications du Code de la Route

Le Moniteur Belge, portant les dates des 29 et 30 juin 1958, a publié l'arrêté royal apportant de très substantielles modifications à la législation routière.

Il n'est possible, dans le cadre de ce journal, que de signaler les points les plus saillants des amendements qui vous intéressent.

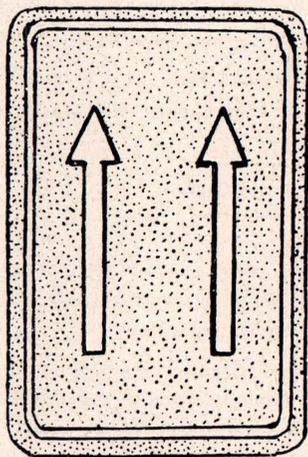
## LES REGLES DE CIRCULATION

— Sauf en ce qui concerne les places publiques reconnues, tout conducteur circulant sur la chaussée doit se tenir le plus près possible du bord droit de celle-ci.

Toutefois, la circulation peut s'effectuer en files parallèles :

- sur la moitié droite de la chaussée lorsque celle-ci est à double sens de circulation et est divisée en quatre bandes de circulation au moins ;
- sur la chaussée à sens unique divisée en trois bandes de circulation au moins ;
- sur la chaussée pourvue du signal 69a ;
- lorsqu'elle est autorisée par les autorités de police ou de gendarmerie.

Lorsque la circulation s'effectue en files parallèles, le conducteur qui veut changer de file ne peut empêcher, ni entraver la marche normale des autres conducteurs.



Signal 69a

Circulation en files parallèles. Le nombre de flèches indique le nombre de files autorisées.

L'expression **place publique** reconnue désigne tout espace étendu où convergent plusieurs **voies publiques**, et dans lequel, soit la circulation est prescrite en sens giratoire, soit la disposition des lieux est telle qu'à défaut de réglementation, la circulation se ferait normalement en tous sens.

La place publique reconnue est donc une voie publique distincte de celles qui y aboutissent.

## PRIORITES

### Règle générale.

**Tout conducteur est tenu de céder le passage à celui qui vient à sa droite.**

### Règle spéciale.

**Le conducteur qui aborde une voie publique doit céder le passage à tout conducteur circulant sur cette voie, dans les cas suivants :**

- lorsqu'il débouche d'une voie publique à chaussée unique sans voie ferrée, sur une voie comprenant une voie ferrée au moins ou plusieurs chaussées ;
- lorsqu'il débouche d'un chemin de terre ou d'un sentier sur une voie pourvue d'une chaussée ;
- lorsqu'il débouche, d'un raccordement transversal d'une voie publique à plusieurs chaussées, pour autant que ce raccordement ne soit emprunté par aucune voie ferrée ;
- lorsqu'il débouche d'une voie pourvue d'un signal n° 1a (triangle renversé rouge), n° 1b (triangle renversé avec plaque bleue), n° 26 (signal stop rouge), quelles que soient les caractéristiques des voies du carrefour.

## CROISEMENTS ET DEPASSEMENTS

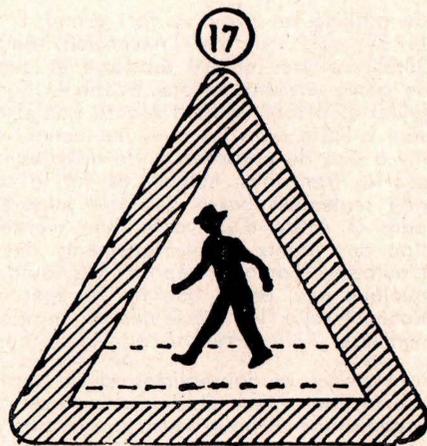
— Lorsque le conducteur débouche d'une voie pourvue du signal n° 3 (triangle rouge avec croix noire), il est tenu d'appliquer la règle générale de la priorité de droite, quelles que soient les caractéristiques des voies publiques au carrefour.

— Tout conducteur qui veut exécuter une manœuvre, telle que sortir d'une file de véhicules, traverser la chaussée, déboucher d'un immeuble bâti ou non, remettre son véhicule en mouvement, doit céder le passage aux autres conducteurs.

— Le dépassement d'un véhicule attelé ou tout autre véhicule à trois roues ou plus est également interdit pendant le franchissement d'un carrefour, sauf lorsque la circulation y est réglée par un agent qualifié ou par des signaux lumineux de circulation, ou lorsque le conducteur bénéficie de la priorité de passage par rapport à ceux qui circulent sur toutes les voies débouchant dans le carrefour.

## CHANGEMENT DE DIRECTION ARRÊT

— Aux endroits où la circulation est réglée par un agent qualifié ou par des signaux lumineux de circulation, le conducteur ne peut entraver ou gêner la marche des piétons qui traversent la chaussée pendant le temps



Signal 17

Approche d'un passage pour piétons.

où la circulation est ouverte dans le sens de leur marche ou qui, ayant commencé la traversée, l'achèvent à l'allure normale.

— Si le passage pour piétons est signalé par une boule jaune à feu clignotant, les conducteurs doivent s'arrêter devant le passage pour permettre aux piétons qui s'y sont engagés de poursuivre leur marche.

— Nul ne peut ouvrir la portière d'un véhicule, descendre de celui-ci ou y monter, du côté où circulent d'autres usagers, sans s'être assuré qu'il ne

peut en résulter ni danger, ni gêne pour ces derniers.

#### PIETONS

— Aux endroits où la circulation est réglée par un agent qualifié ou par des signaux lumineux de circulation, les piétons ne peuvent traverser la chaussée que lorsque la circulation est autorisée dans le sens de leur marche.

— Aux endroits où la circulation n'est pas réglée par un agent qualifié ou par des signaux lumineux de circulation :

a) s'il n'existe pas de passage pour piétons, ceux-ci ne peuvent s'engager sur la chaussée qu'après s'être assurés qu'ils peuvent le faire sans gêner la circulation des conducteurs ; ils doivent, en outre, traverser la chaussée perpendiculairement à son axe ;

b) s'il existe un passage pour piétons, ceux-ci ne peuvent s'engager sur ce passage qu'avec prudence et en tenant compte de la distance à laquelle se trouvent les véhicules qui s'en approchent.

(à suivre)

## La S.N.C.V. expose... une fois de plus

Le « Hainaut 58 » a inauguré, le 5 juillet, trois expositions dans les locaux des Palais des Expositions et des Beaux-Arts, à Charleroi, sur les thèmes « Le Hainaut au Travail », « L'Art et le Travail » et « L'Art au XXI<sup>ème</sup> siècle ».

C'est dans la première section, « Le Hainaut au Travail » que notre société est représentée.

Nous transportons journalièrement des dizaines de milliers d'ouvriers dans la province du Hainaut. De ce fait, nous participons directement à l'économie et à l'industrie hennuyère. Il est, dès lors, naturel que nous ayons jugé intéressant de nous joindre à cette manifestation afin de mieux faire connaître nos diverses activités et ce au moment où d'importants problèmes du transport en commun dans l'agglomération carolo-régienne doivent être débattus.

La S.N.C.V. se présente aux visiteurs d'une façon schématique par des modèles, des photographies en grand format et des cartes qui montrent que notre rôle ne se limite pas au transport proprement dit des voyageurs, mais s'étend à l'étude et à la construction

du matériel roulant, aux recherches portant sur la pose et l'entretien des voies ferrées et des lignes aériennes, à la sécurité du trafic, etc...

La possibilité qu'ont les visiteurs de mettre en action une signalisation de voie ferrée et une signalisation routière rend la présentation particulièrement vivante.

Un bogie élastique de motrice urbaine, une traversée de voie soudée, quelques pièces détachées d'un moteur de traction électrique, donnent une idée assez précise des possibilités de production de nos ateliers de Jumet et d'Égies.

Une magnifique collection de photographies et une carte lumineuse du réseau hennuyer complète le stand.

L'ensemble illustre d'une façon incontestable que la S.N.C.V. occupe dans le Hainaut, et particulièrement dans la région de Charleroi, une position de premier plan dans le domaine du transport en commun.

Quant aux deux autres sections : « L'Art et le Travail » et « L'Art au XXI<sup>ème</sup> siècle », que pouvons-nous ajouter aux éloges parus dans la presse depuis le vernissage de ces deux salons ?

Des centaines de toiles d'une haute qualité artistique, choisies avec une rare maîtrise parmi les œuvres classées de plusieurs pays, et ce en rapport avec le thème de l'exposition, constituent un ensemble remarquable et sensationnel.

Cette manifestation exceptionnelle mérite certes plus d'une visite et nous sommes persuadés que nul ne regrettera les heures consacrées à une promenade parmi ces richesses artistiques.

Rappelons que les salles de ces expositions sont ouvertes tous les jours de 10 à 20 heures et fermeront leurs portes le 14 septembre.

Nous ne pouvons terminer sans rendre hommage à M. Alexandre André, Président de notre Conseil d'Administration et Commissaire général de « Hainaut 58 », à qui sont dues la conception et la réalisation de ces expositions, qui reflètent un des aspects profonds et véritables de sa personnalité marquante.

Nous lui présentons toutes nos félicitations pour cette belle réussite.



Vue d'une partie du stand de la S.N.C.V.

(Photo Roels)

# LA VIE VICINALE

## NAISSANCES

### ADMINISTRATION CENTRALE

MARIJCKE chez M. VAN WIN A.  
PATRICK chez M. DE GEYTER A.  
YVES chez M. GOSSELIN O.

### NAMUR-LUXEMBOURG

MARTINE chez M. GALLOY Victor (Waha).  
BEATRICE chez M. BROSTEAUX Alphonse (Namur).  
CHANTAL chez M. CAMBERLAIN Jean (Namur).  
SYLVIANE chez M. PIETTE Armand (Philippeville).

### HAINAUT

MARIE-CLAIRE chez M. CORNIL L. (Lobbes).  
THIERRY chez M. VANDERSCHUEREN P. (Tamines).  
ALAIN chez M. ARCQ S. (Charleroi).  
CLAUDINE chez M. DETOURNAY A. (Gosselies).  
ANDRE chez M. LECOMTE L. (Frameries).  
MARTINE chez M. VANDENBERGHE R. (Haine-St-Paul).  
LISE chez M. RESPILLEUX G. (Souvret).  
DIDIER chez M. VANOEVELEN A. (Charleroi).  
DANIEL chez M. SCHIAVON A. (Fontaine-l'Evêque).  
KATTY chez M. HUON R. (Cuesmes).  
ANNE-MARIE chez M. DETAILLE A. (Casteau).  
ROBERT chez M. THIELE A. (Chapelle-lez-Herlaimont).  
YVES chez M. DETIENNE J.-B. (Tourinnes-St-Lambert).  
GILBERTE chez M. BEAUMET Claude (Bois-du-Luc).  
ANDREE chez M. DEGRAUX J. (Dampremy).  
BEATRICE chez M. SWAELENS L. (Eugies).  
MARTINE chez M. LALLEMAND (Strépy-Bracquegnies).  
MARIANNE chez M. ANDRE R. (Houdeng-Gœgnies).  
ANDREE chez M. GALAND A. (Goutroux).  
JEAN-LOUIS chez M. GODART L. (Frameries).

### BRABANT

RONNY chez M. DELLAERT G. (Erpe).  
JEANINE chez M. SCHOUKENS E. (Lennick-St-Quentin).  
ELS chez M. HEYVAERT Fr. (Mollem).  
ANDRE chez M. PREEXEMPEL J. (Molenbeek-St-Jean).  
MAGDA chez M. VAN VLASSELAER L. (Assent).  
RAYMONDE chez M. THEUNIS H. (Neerheyssissen).  
JOSEPH chez M. FROONINCKX L. (Wilsle).  
MARIE-CHR. chez M. STROOBANTS G. (Bertem).  
MARC chez M. ROYEMANS Pieter (Asse).  
CARINA chez M. VAN MEERBEKE J.-B. (Wemmel).  
CHRISTIANE chez M. VANDEROOST Fr. (Anderlecht).

### LIEGE

EDICH chez M. DELTOUR M. (Grâce-Berleur).  
OMER chez M. GERARD J. (Vaux-Borset).  
DANIELLE chez M. SALME W. (Saive).

## MARIAGES

Tous nos vœux accompagnent :

### NAMUR-LUXEMBOURG

M. CHAUVIER A. qui a épousé Mlle CULOT G.

### HAINAUT

M. CARPENTIER R. qui a épousé Mlle GOSSELIN Gh.  
M. GODIMUS A. qui a épousé Mlle BASSELET M.-L.

### BRABANT

M. BOOGAERT L. qui a épousé Mlle VALGAEREN L.  
M. LIMBOURG J. qui a épousé Mlle VANDER HEIDE M.  
M. ADAMS C. qui a épousé Mlle PUTSEYS J.

### LIEGE

M. VANDENBORNE J. qui a épousé Mlle SMEYERS St.  
M. HANSOULLE G. qui a épousé Mlle DEGUELDRE H.  
M. SAIVE H. qui a épousé Mlle BOEHMER M.  
M. RENARD V. qui a épousé Mlle SCHULLER M.  
M. HOUGARDY G. qui a épousé Mlle HELAS J.  
M. JEROSME L. qui a épousé Mlle SIDONI I.

## LES BELLES CARRIÈRES



**MOTTE**  
Pierre

Est entré en service à Liège comme receveur le 1<sup>er</sup> octobre 1910 ; il fut nommé chef de station de 2<sup>me</sup> classe en 1927 et passa à la 1<sup>re</sup> classe en 1932. Il fut promu chef de dépôt de Verlaine en 1941.



**DE PAUW**  
Jean Baptiste

A commencé sa carrière aux Vicinaux le 7 février 1910 en qualité de conducteur au dépôt de Grimbergen (Brabant), auquel il est toujours resté attaché.



**VAN HOUTTE**  
Leopold

Débuta comme receveur le 1<sup>er</sup> octobre 1910 ; trois ans plus tard il était nommé chef-receveur. Dès 1920, il était promu contrôleur, attaché au dépôt de Courtrai.



**STROOBANTS**  
Philippe

Est entré en tant que machiniste, le 27 septembre 1911, au dépôt de Louvain, où il a passé toute sa carrière.



**LAMBERT**  
Ernest

Fut engagé en qualité de chauffeur à Namur le 15 juillet 1910. Devenu machiniste vers 1916, il fut nommé machiniste de 1<sup>re</sup> classe en 1929.

## Agents des Groupes mis à la pension

Mois de mai - juin 1958

	Années de service	Groupe
DE PAUW J.B., conducteur	40	Brabant
CHRISTENS E., conducteur	35	»
KUMPS G., conducteur	30	»
BINAME A., contrôleur	48	Liège
DEMOL G., commis 1 <sup>re</sup> cl.	21	»
PAIROUX V., piocheur	39	Namur-Lux.
LEJEUNE J., chef-piocheur	34	»
THIRIFAYS F., piocheur	31	»
DEWANDELEER J., conducteur	33	Hainaut
TRENCHANT E., ouvrier qual.	32	»
DIEU A., brigadier	25	»
PONCHAUT P., piocheur	17	»
VERMISSSEN A., receveur	33	Anvers
PELLIS P., conducteur	32	»
VAN VUCHT P., receveur	32	»
PAUWELS H., conducteur	23	»
DEVOLDER A., receveur	39	Fland. Occ.
EXPEELS L., chef-receveur	39	»
VAN DE VELDE H., conducteur	33	»
DE GROOTE M., receveuse	28	»
MONBALIU F., receveur	24	»
V. D. VELDE H., chef de dépôt 1 <sup>re</sup> cl.	48	Fland. Or.
VAN ERTVELDE R., ouvrier d'élite	34	»
HUTSE E., receveur	22	»

Les  
**PROPOS**  
du



### Contrôleur BOUDARD

**BOUDARD** : Alors, vous avez bien profité de votre semaine de congé ?

**RECEVEUR** : Euh, c'est-à-dire que j'ai tapissé ma chambre à coucher et que j'ai blanchi la cave.

**B.** : Eh bien, si vous appelez ça du repos !

**R.** : Oui, mais, samedi et dimanche, on a été à la ducasse de la ville voisine et on est resté à table tout le temps !

**B.** : Un samedi ? Cela a dû vous faire plaisir car généralement ici, comme c'est jour de marché, on profite rarement du battement prévu à l'horaire.

**R.** : Le samedi j'ai en effet rarement le temps de manger ma tartine et de déboucher mon thermos.

**B.** : Voilà un des ennuis du métier ; l'autre jour j'ai lu une brochure dans laquelle l'auteur préconisait la mastication absolument complète des aliments comme panacée à tous les maux d'estomac.

**R.** : Il doit y avoir du vrai là-dedans. Pour ma part je mange lentement et je ne bois qu'après avoir mangé.

**B.** : Est-ce que vous lisez en mangeant ?

**R.** : Il y a longtemps que ma femme m'en a déshabitué à coups de serviette.

**B.** : A propos de lecture, la S.N.C.V. nous a comblé pour nos vacances en nous envoyant le tiré à part des modifications au Code de la Route.

**R.** : J'ai commencé à pointer ce qui m'intéresse.

**B.** : Il nous faudrait plusieurs heures pour commenter ces divers points, mais pour moi il y a toujours deux règles d'or à observer :

1<sup>o</sup> **TENIR SA DROITE** pour permettre aux conducteurs plus rapides de dépasser l'autobus sans commettre pour cela de terribles imprudences ;

2<sup>o</sup> **respecter toujours les règles de priorité.**

**R.** : Un point qui m'a semblé important pour nous, conducteurs d'autobus, c'est celui où il est dit que « **TOUT CONDUCTEUR QUI REMET SON VEHICULE EN MOUVEMENT DOIT CEDER LE PASSAGE AUX AUTRES CONDUCTEURS.** »

**B.** : On n'en finirait pas. Mais avant que de vous quitter je veux encore attirer votre attention sur le fait que « **LES INJONCTIONS D'UN AGENT QUALIFIE PREVALENT SUR LES REGLES DE LA CIRCULATION.** »

**R.** : Oui, il est déjà arrivé qu'un gendarme motorisé m'impose une manœuvre que je n'aurais jamais osé faire de ma propre initiative.

**B.** : Il fallait sans doute dégager un carrefour embouteillé ; dans ce cas vous êtes couvert, mais quand on tire derrière soi 10 à 12 m. de carrosserie il faut tout de même avoir l'œil devant et dans son rétroviseur, même avec la bénédiction de la gendarmerie !

### Un accident mortel de travail au Groupe de Liège

Le Groupe de Liège vient de perdre un excellent agent, victime d'un accident de travail.

On sait que dans ce Groupe sont encore exploitées deux lignes « vapeur » à grand écartement. L'une d'elles dessert le charbonnage d'Argenteau. Le brigadier d'atelier A. Philippart avait été chargé d'effectuer une réparation au foyer de la locomotive n° 634 se trouvant dans les dépendances du charbonnage. Après avoir pris les dispositions avec un agent de maîtrise de l'entreprise pour amener la locomotive près de la forge, Philippart circulait sur la voie lorsqu'il fut renversé par une autre locomotive vicinale, conduite par un agent du charbonnage.



Armand Philippart était entré à l'ancien Groupe de Waremme le 29 août 1917, en qualité de chaudronnier ; il avait acquis des connaissances exceptionnelles en matière de fonctionnement des locomotives à vapeur.

Le défunt, âgé de 61 ans, avait été nommé brigadier en 1945. « Nos Vicinaux » présente ses condoléances émues à la famille éprouvée.

### A L'ADMINISTRATION CENTRALE

A la fin d'avril dernier, M. François Anhès, concierge du bâtiment de la rue de la Science, a pris sa retraite. Il était entré en service, comme huisier en 1920, après avoir combattu quatre ans dans les boues de l'Yser. Avec lui s'en va le dernier ancien combattant de 1914-18. Il a été remplacé par M. Vanderhaegen, ancien conducteur du dépôt d'Evere.

\*\*

Ce n'est pas tous les mois et même tous les ans qu'un mariage a lieu à l'Administration Centrale entre membres du personnel, et comme les jeunes époux sont tous deux très sympathiques, c'est avec grand plaisir que « Nos Vicinaux » présente ses vœux de bonheur à Mlle J. Conninckx (Mécanographie) et à M. R. Verhasselt (Bureau de dessin).

Dans le dernier numéro nous n'avions pu annoncer le mariage de M. H. Sevrin (Ass.) avec Mlle E. Van der Kelen. Nous présentons nos meilleurs vœux aux jeunes époux.

\*\*

Hélas, à la fin du même mois de juin, nous apprenions, avec une tristesse mêlée de stupeur, le décès inopiné, à l'âge de 45 ans, de M. Robert Van Caillie (Mécanographie).

Il avait débuté au Groupe des Flandres en décembre 1940 ; après la guerre, en août 1945, il fut transféré à l'Administration Centrale, au service du contrôle, puis il passa au secrétariat de la Mécanographie. Van Caillie était resté célibataire, c'était un camarade charmant, plein d'attention pour ses collègues ; il avait des amis dans tous les services, mais pour les agents de la Direction du Personnel, c'est « Bobby » qui est parti et dont ils se souviendront toujours.

# HONNEUR A NOS DÉCORÉS !

En sus de la décoration civile qui est accordée respectivement après 25 et 35 années de services, les fonctionnaires et agents de la S.N.C.V., qui remplissent certaines conditions d'âge et de grade et qui possèdent un bon signalement, peuvent bénéficier de nominations dans les Ordres nationaux : Ordre de Léopold, Ordre de la Couronne et Ordre de Léopold II.

Jusqu'en 1951, cet honneur était réservé, en principe, aux fonctionnaires et agents de l'Administration Centrale et aux Directeurs et Ingénieurs des Groupes.

A la suite de la modification du règlement général d'octroi des Ordres nationaux au personnel des services publics, les nominations et promotions, qui étaient interrompues depuis 1952, viennent de reprendre et le bénéfice de ces distinctions a été étendu à tout le personnel de la S.N.C.V.

Cette double circonstance explique le nombre relativement important des décorations qui ont été attribuées par trois arrêtés royaux du 31 mai et qui concernent pas mal de fonctionnaires et agents actuellement à la retraite.

D'autre part, un arrêté du 13 juin octroie les décorations afférentes au mouvement du 8 avril 1958.

\*  
\*\*

Signalons en tout premier lieu que M. le Directeur Général est élevé à la dignité de Commandeur de l'Ordre de Léopold.

\*  
\*\*

Ci-après, nous indiquons le nom des décorés pour l'Administration centrale et les divers Groupes d'exploitation.

## ADMINISTRATION CENTRALE

### ORDRE DE LEOPOLD

#### Commandeur

De Cock, E.	Directeur
Van Lul, R.	Inspecteur Général
Vrielynck, W.	Directeur Général adjoint
Robin, E.	Directeur

Borgerhoff, L.  
Daubresse, J.  
Legain, E.  
Houyet, J.  
Charlier, N.  
Van Eeckhout, L.

Inspecteur en chef  
Ingénieur en chef  
Cons. juridique ch. de service  
Conseiller juridique  
Ing. principal-chef de service  
Inspecteur

### ORDRE DE LEOPOLD II

#### Commandeur

Van Hemeldonck, L.	Directeur
Rousseau, M.	Directeur
Declercq, R.	Inspecteur Général
Swinens, P.	Directeur

Erauw, Ch.  
François, O.  
Mitschké, W.  
Christiaens, J.  
Dierinckx, G.  
Laurent, E.  
Finet, E.  
Verbeke, F.  
Lecouturier, E.  
Cornellie, L.

### ORDRE DE LEOPOLD

#### Chevalier

Chef de bureau  
»  
»  
»  
Chef de bureau  
Inspecteur principal  
»  
»  
»  
Inspecteur  
Chef de bureau  
Conseiller adjoint

### ORDRE DE LEOPOLD

#### Officier

Sirjacobs, J.	Ingénieur en Chef
Vermeiren, U.	Inspecteur en chef

### ORDRE DE LA COURONNE

#### Officier

Dekegel, Ch.	Inspecteur
Mathieu, F.	Inspecteur principal
Decroës, F.	»
Glibert, A.	»
De Muelenaere, M.	Chef de bureau

### ORDRE DE LA COURONNE

#### Chevalier

Lecouturier, O.  
Courtain, H.  
Delleuse, S.  
Scutenaire, R.  
Fabry, O.

S/chef de bureau  
»  
»  
S/chef réceptionnaire  
S/chef de bureau

### ORDRE DE LEOPOLD II

#### Officier

Chantrenne, G.	Conseiller adjoint
Romain, A.	Inspecteur en chef

### ORDRE DE LEOPOLD II

#### Chevalier

Hougardy, F.  
Hustin, P.

Rédacteur  
»

Cauwenbergh, E.  
Dujeux, M.

Rédacteur  
»

Paten, Ch.

Palmes d'argent

Conducteur d'auto

**ORDRE DE LA COURONNE**

Palmes d'or

Médaille d'or

Loux, R.

Commis auxiliaire

Vande Putte, L.

Huissier principal

**GROUPE DU BRABANT**

**ORDRE DE LEOPOLD II**

Commandeur

Cuvelier, J.

Directeur

**ORDRE DE LEOPOLD II**

Chevalier

Jadot, C.

Lambrechts, J.

Van Meensel, J.B.

Roggen, J.

Commis de 1<sup>e</sup> cl.

Chef de dépôt 1<sup>e</sup> cl.

Commis 1<sup>e</sup> cl.

Chef de dépôt 1<sup>e</sup> cl.

**AGENTS APPOINTES**

**ORDRE DE LEOPOLD**

Officier

Hellebuyck, D.

Ingénieur en chef

**ORDRE DE LA COURONNE**

Palmes d'or

**ORDRE DE LEOPOLD II**

Officier

Verschaeve, P.

Ingénieur-principal

Bricout, A.

Chef de service 1<sup>e</sup> cl.

Timmermans, R.

Chef de service 1<sup>e</sup> cl.

Candries, H.

Gints, E.

Jacobs, J.B.

Kragmans, H.

Lanterens, C.

Schoeters, J.

Verbeyst, A.

De Groef, P.

Roeland, J.

Swalens, J.B.

Schouten, V.

Van Hooland, L.

Vergalle, T.

Vermaelen, A.

Van Lint, P.

Jordens, J.

Naets, L.

Tree, Xav.

Van Linter, G.

Chef de station 1<sup>e</sup> cl.

Commis auxiliaire

Contrôleur

Contrôleur

Chef de station 1<sup>e</sup> cl.

Contrôleur

Commis auxiliaire

Contrôleur

Commis auxiliaire

Contrôleur

Commis 2<sup>e</sup> cl.

Contrôleur

Commis 2<sup>e</sup> cl.

Contrôleur

Contrôleur

Contrôleur

Contrôleur

Contrôleur

Contrôleur

**ORDRE DE LA COURONNE**

Chevalier

Denis, L.

Chef de service 1<sup>e</sup> cl.

Van den Hoof, G.

Chef de service 1<sup>e</sup> cl.

Van Sina, A.

Chef de service 1<sup>e</sup> cl.

Dubois, A.

Chef de service 1<sup>e</sup> cl.

Van Cam, E.

Chef d'atelier 1<sup>e</sup> cl.

Van Hove, G.

Chef de service 2<sup>e</sup> cl.

Daubies, J.

Chef de mouvement 1<sup>e</sup> cl.

Dierickx, T.

Chef de service

Devos, E.

Chef de mouvement 1<sup>e</sup> cl.

Limpach, G.

Chef d'atelier 1<sup>e</sup> cl.

Petit, R.

Chef de service 2<sup>e</sup> cl.

**AGENTS SALARIES**

**ORDRE DE LA COURONNE**

Palmes d'argent

Claevermans, H.

Crabbe, E.

Jacques, J.

Kirsch, R.

Jacquet, F.

Nackaerts, L.

Puttevils, L.

Van Geert, Alf.

Vergalle, M.

Wouters, A.

Scillien, D.

Segers, S.

Stevens, Fr.

Smeyers, J.B.

Appelmans, K.

De Wit, J.

Raulier, Th.

Delsaut, A.

Souffriau, N.

Rolleman, G.

Stouffs, J.B.

Vandenbosch, H.

Segers, Fr.

Beeckmans, Ed.

Diasson, L.

Pirard, Fr.

Cornelis, J.

Dulieu, E.

Tielemans, O.

Bellemans, G.

Vandersypen, Fr.

Van Nieuwenhuyzen, Fr.

Berckmans, J.

Goossens, Fl.

Huens, Arth.

Maes, M.

Sonvic, L.

Tersage, Alb.

Vandevelde, M.

Médaille d'or

De Puyt, J.

Storms, A.

Stevens, L.

Van Buggenhout, J.B.

Van Aken, P.

Vandeloock, F.

Vanden Ende, Fr.

Vandepoel, J.

Vanhouter, J.

Van Hoyweghem, L.

Van Nieuwenhuyzen, G.

Van Meerbeek, O.

Verbaanderd, J.

Weekx, J.

Wauters, E.

Antonius, C.

Bogaerts, C.

Breynaert, A.

De Greef, Ph.

Elseviers, F.

Felix, F.

Geeroms, Fr.

Hayen, W.

Heyndels, M.

Herbiest, Em.

Huybrechts, E.

Laurent, F.

Lecocq, J.

Mayné, J.B.

Naets, L.

Notaerts, Ph.

Rimeaux, Ed.

Schoovaerts, Fr.

De Mesmaeker, J.

De Mayer, Ed.

Duponcele, O.

Hugo, V.

Fontaine, G.

Hazard, P.

Bernardin, H.

Vander Zeypen, J.

Cassauwers, H.

Stas, J.

Collet, Fr.

Roelandts, Ed.

Verbruggen, J.

Willems, P.

Andries, J.

Jorissen, Alb.

De Coster, J.

Demol, G.

Desmedt, V.

De Vroede, G.

Renders, Fr.

Schulze, H.

Suys, K.  
 Van Bondt, V.  
 Vetsuypens, K.  
 De Bot, J.B.  
 De Mey, E.  
 Michel, Ach.  
 Van Isterdael, Fr.  
 Waterplas, Fr.  
 Blommaert, L.  
 Chaufoureaux, Artk.  
 De Groef, A.  
 Liekens, J.  
 Moons, N.  
 Simonart, Th.  
 Van Belle, A.

Van Waesberghe, R.  
 De Leus, V., E.  
 De Roy, K.  
 Van Capellen, K.  
 Vanderplas, G.  
 Verbeyst, L.  
 Veny, F.  
 Baatz, Alb.  
 Buelens, J.  
 De Bois, J.  
 Didens, H.  
 Dockx, L.  
 Kumps, G.  
 Leroy, G.  
 Stas, L.

Terwecoren, Eg.  
 Tuyaerts, Aug.  
 Van Geel, N.  
 Van Leemputten, G.  
 Van Oosterwijck, J.B.  
 Weyverkens, Alb.

ORDRE DE LEOPOLD II  
 Médaille d'or

Leclercq, H.  
 Van Belle, Fr.  
 Julien, J.  
 Herzeel, J.

GRUPE DU HAINAUT

ORDRE DE LEOPOLD II

Commandeur

Kennes, Ch. Directeur

AGENTS APPOINTES

ORDRE DE LEOPOLD

Officier

Hanappe, C. Ingénieur en chef

ORDRE DE LEOPOLD II

Officier

Liégeois, J. Chef de service 1° cl.

ORDRE DE LEOPOLD

Chevalier

Rousseau, L. Chef de service 1° cl.  
 Byl, R. Chef de service 1° cl.

ORDRE DE LA COURONNE

Chevalier

Lepomme, L. Chef de service 2° cl.

ORDRE DE LEOPOLD II

Chevalier

Detaille, A. Contremaître 1° cl.  
 Desalle, R. Contremaître 1° cl.  
 Detry, L. Chef de dépôt 1° cl.  
 Yernaux, F. Commis de 1° cl.

ORDRE DE LA COURONNE

Palmes d'or

Bertiaux, L. Commis de 2° cl.  
 Charles, O. Contrôleur  
 Tondou, A. Contrôleur  
 Durieux, P. Contremaître  
 Gillet, J. Contrôleur

AGENTS SALARIES

ORDRE DE LA COURONNE

Palmes d'argent

Coune, L.  
 Graux, Pr.  
 Leruste, E.  
 Polet, Z.  
 Willieme, F.  
 Mol, A.  
 Walrant, T.  
 Bellemans, L.  
 Delaunois, A.  
 Middelaire, H.  
 Steppe, V.

Médaille d'or

Berlemont, J.  
 Braeckveldt, L.  
 Colon, O.  
 Fontaine, R.  
 Goret, V.  
 Goret, Ed.  
 Hubeau, Z.  
 Mme Lebrun, Alice

Legrand, A.  
 Mauroy, P.  
 Mlle Payez, Elisa  
 Vanderbecque, A.  
 Berghen, P.  
 Cantiniau, E.  
 Dequennes, Z.  
 Mirland, L.  
 Urbain, Alf.  
 Charlier, O.  
 Dendal, O.  
 Samain, Cl.  
 Wastiaux, U.  
 Gallez, E.  
 Delcuve, Ern.  
 Henseval, Em.  
 Vandenbegin, Fr.  
 Dutrannoy, Alph.  
 Bauthier, F.  
 Gallez, L.  
 Dewandeleer, J.  
 Harrickx, C.  
 Brohez, N.  
 Deleuse, Ern.

Gilles, Alex.  
 Van Gaever, Fl.  
 De Coster, F.  
 Veckeman, Em.  
 Dehaspe, Arth.  
 Lapierre, L.  
 Lechein, Arth.  
 Matthys, J.  
 André, Ars.  
 Bonneville, Cam.  
 Miot, V.  
 Richelet, J.  
 Tubiermont, L.

ORDRE DE LEOPOLD II

Médaille d'or

Dussaunoit, Ach.  
 Félix, J.  
 Cordiez, Fr.  
 Tillie, M.  
 Vanhopstal, L.

GRUPE DE LIEGE

ORDRE DE LEOPOLD II

Commandeur

Wilsens, W. Directeur

AGENTS APPOINTES

ORDRE DE LA COURONNE

Officier

Kruyfhoofd, L. Ingénieur principal

## Chevalier

Longdoz, D.  
Narinx, G.

Chef de service de 1° cl.  
Chef de service de 1° cl.

## ORDRE DE LEOPOLD II

## Chevalier

Happart, L.

Chef de dépôt de 1° cl.

AGENTS SALARIES

## ORDRE DE LA COURONNE

## Palme d'argent

Bourdouxhe, J.  
Cornet, H.  
Evelette, Ach.  
Granville, Arth.  
Marchoul, Isid.  
Paquay, G.  
Riga, E.  
Comonth, P.  
Dossin, L.  
Ernest, J.  
Mullender, H.  
Benaets, V.  
Vanhaeren, J.  
Boulangier, F.

Castadot, G.  
Paques, G.

## Médaille d'or

Cloesen, D.  
Eben, L.  
Foret, C.  
Hariga, R.  
Jonas,  
Lindekens, E.  
Mignolet, Th.  
Nys, H.  
Pirotte, P.  
Morhay, J.  
Paquay, O.  
Vreven, J.

Dirix, J.B.  
Hubin, R.  
Tibo, P.  
Coulon, O.  
Baeten, L.  
Braine, M.  
Hopmans, E.  
Lahaye, J.  
Lismont, Chr.  
Vermeeren, J.

## ORDRE DE LEOPOLD II

## Médaille d'or

Jamart, J.  
Pirlot, P.

GROUPE NAMUR-LUXEMBOURG

## ORDRE DE LEOPOLD

## Commandeur

Dulieu, H.

Directeur

## ORDRE DE LA COURONNE

## Chevalier

d'Hoop, A.  
Habran, W.

Chef de service 1° cl.  
Chef de service 2° cl.

AGENTS APPOINTES

## ORDRE DE LA COURONNE

## Officier

Anslot, G.

Chef de service 1° cl.

Dispy, G.  
Gemine, D.  
Mahoux, E.  
Eloy, L.  
Vierset, C.  
Van Hulst, L.

## ORDRE DE LEOPOLD

## Chevalier

Chef de dépôt de 1° cl.  
Commis de 1° cl.  
Chef de Mouv. de 2° cl.  
Contremaître de 1° cl.  
Chef de dépôt de 1° cl.  
Chef de mouvement 2° cl.

## ORDRE DE LEOPOLD II

## Officier

Royen, H.

Ingénieur ppl. - Ch. d. service

## ORDRE DE LA COURONNE

## Palme d'or

Godfroid, L.  
Philippe, A.  
Rollin, L.  
Solbreux, A.  
Ramelot, J.  
Harth, J.B.

Commis de 2° cl.  
Chef de station de 1° cl.  
Chef de station de 2° cl.  
Contremaître  
Surv. V. & T. de 2° cl.  
Contrôleur

## ORDRE DE LEOPOLD II

## Chevalier

Delneste, L.

Chef de service 1° cl.

AGENTS SALARIES

## ORDRE DE LA COURONNE

## Palme d'argent

Barbasson, L.  
Delcourt, F.  
Devahive, E.  
Divoy, O.  
Dieudonné, J.  
Feiereisen, J.P.

Ernould, G.  
Garot, F.  
Hussin, A.  
Lapierre, V.  
Lejeune, J.B.  
Matagne, E.  
Sacré, W.  
Montellier, G.  
Demarteau, E.

## Médaille d'or

Closquet, W.  
Darte, L.  
Dieudonné, Fr.  
Goedert, J.P.  
Guiot, J.  
Nique, G.  
Maréchal, N.  
Picard, Arm.

GROUPE D'ANVERS

## ORDRE DE LEOPOLD II

## Commandeur

Vermeire, F.

Directeur

## ORDRE DE LA COURONNE

## Officier

Engels, F.

Chef de service 1° cl.

AGENTS APPOINTES

## ORDRE DE LEOPOLD

## Officier

Nyen, W.

Ingénieur ppl. - Ch. d. service

## ORDRE DE LEOPOLD II

## Officier

Spelmans, A.

Chef de service 1° cl.

**ORDRE DE LEOPOLD****Chevalier**

Cuvelier, R.

Inspecteur technique

Raats, H.  
Mastbooms, F.Chef de service 2° cl.  
Chef de mouvement 1° cl.**ORDRE DE LA COURONNE****Chevalier**Van Aelst, A.  
Daems, F.  
Vidal, J.Chef de mouvement 1° cl.  
Chef de service 1° cl.  
Chef d'atelier 1° cl.

Wuyts, P.

**ORDRE DE LEOPOLD II****Chevalier**

Commis de 1° cl.

**Palmes d'Or**Pluym, J.  
Bluckens, V.  
De Wachter, V.Contrôleur  
Commis de 2° cl.  
InstructeurAGENTS SALARIES**ORDRE DE LA COURONNE****Palmes d'Argent**Coenen, C.  
De Beuckeleer, F.  
De Roos, J.  
De Wachter, Fr.  
Diels, J.  
Hens, P.  
Hendrickx, F.  
Reypens, L.  
Roeken, J.  
Storms, G.  
Van Calster, K.  
Van den Broeck, S.  
Van Deun, P.  
Van Kaert, P.  
Verbist, G.  
Viskens, A.

Gelyuckens, A.

**Médaille d'Or**De Dooy, L.  
De Rijck, L.  
Dierckx, E.  
Dierckx, Jud.  
Dierckx, Jul.  
Frans, Ph.  
Hendrickx, V.  
Marien, F.  
Molenberghs, L.  
Saliën, A.  
Sebrechts, L.  
Smolders, J.  
Thijs, D.  
Van Hoof, F.  
Van Mencxel, A.Vercammen, P.  
Wollants, E.  
De Wachter, J.  
Valckx, J.  
Schepers, L.  
Van Camp, A.  
Van der Wangen, P.  
Verstappen, J.  
De Schepper, P.  
Hertefeld, P.  
Lodewijckx, A.  
Van der Biesen, Th.**ORDRE DE LEOPOLD II****Médaille d'Or**Torfs, J.  
Van den Kieboom, J.GRUPE DU LIMBOURG**ORDRE DE LEOPOLD II****Officier**

Van Autgaerden, L.

Directeur

**ORDRE DE LEOPOLD II****Chevalier**Stas, A.  
Janssen, H.  
Greven, P.  
Vanaubel, L.  
Driesen, E.Chef de mouvement de 2° cl.  
Commis de 1° cl.  
Commis de 1° cl.  
Chef de mouvement de 2° cl.  
Contremaître de 1° cl.AGENTS APPOINTES**ORDRE DE LEOPOLD II****Officier**

Valkenburg, A.

Chef de service de 1° cl.

**ORDRE DE LA COURONNE****Palmes d'Or**

Van Diest, P.

Chef de service de 1° cl.

Nyst, J.

Contremaître

AGENTS SALARIES**ORDRE DE LA COURONNE****Palmes d'argent**Vandevorst, L.  
Buckers, J.  
Eurlings, J.  
Maes, J.  
Siborgs, L.  
Sneyers, J.Breels, A.  
Peeters, J.  
Marchal, P.  
Coninx, M.**Médaille d'Or**Houbrechts, J.  
Houbrix, L.Jurissen, J.  
Janssen, A.  
Kempeneers, H.  
Schoofs, Em.  
Verstraeten, J.  
Lantin, Fr.  
Panis, G.  
Reynders, L.  
Lambriqts, P.GRUPE FLANDRE OCCIDENTALE**ORDRE DE LEOPOLD****Officier**

Storms, F.

Directeur

- Barbary, A.  
Goetgebeur, P.  
Leerman, A.  
Pintelon  
Snauwaerts, R.  
Struyf, A.  
Vermeersch, L.  
Zwaenepoel, O.  
Blomme, I.Inspecteur  
Commis ppl.  
Inspecteur  
Inspecteur  
Commis ppl.  
Chef de V. et T.  
Chef de mouvement de 1° cl.  
Commis ppl.  
Chef de bureauAGENTS APPOINTES**ORDRE DE LA COURONNE****Chevalier**

Vandemaele

Chef de service de 1° cl.

**ORDRE DE LEOPOLD II**

**Chevalier**

Deceuninck, E.                   Commis de 1° cl.  
De Leger, E.                    Commis de 1° cl.  
De Jaeger, K.                    Chef de dépôt de 1° cl.  
Bert, R.                         Contremaître de 1° cl.  
D'Hondt, L.                    Chef de mouvement de 2° cl.

**ORDRE DE LA COURONNE**

**Palme d'Or**

Loonis, R.                    Surv. de V. et T.  
Picarelle, L.                 Contrôleur

Van Hulle, K.  
Baelen, V.  
Deprez, E.  
Devulder, C.  
Gunst, O.  
Ingelbrecht, P.  
Parrein, A.  
Mlle Mens Clara  
Vanderbeke, M.  
Vandecasteele, T.  
Theuninckx, N.  
Janseune, E.  
Vercouillie, J.

Commis de 2° cl.  
Contrôleur  
Commis auxiliaire  
Commis auxiliaire  
Contrôleur  
Commis  
Contrôleur  
Dactylo  
Instructeur  
Contrôleur  
Chef de station 1° cl.  
Commis  
Instructeur

AGENTS SALARIES

**ORDRE DE LA COURONNE**

**Chevalier**

Verduyn, A.

**Palme d'Argent**

David, J.  
Devos, H.  
Lips, R.  
Picarelle, A.  
Raes, A.  
Rossey, K.  
Van Nieuwenhuyse, E.  
Verfaillie, J.  
Vyncke, A.  
Vincke, H.  
Borrey, B.  
Costenoble, J.  
Decerf, R.  
Degrave, Fl.  
Devuyt, A.  
Vroome, O.  
Simoens, L.  
Vandeleene, A.  
Goemaere, J.  
Obreno, A.  
Fremaut, V.  
Ghillebert, Fl.  
Hollevoet, M.  
Boydens, Fl.  
Fauconnier, L.

Van Gils, J.  
Van de Kerckhove, J.

**Médaille d'Or**

Degroos, O.  
Bartholomeus, G.  
De Bal, A.  
Deman, A.  
Desmedt, V.  
Devisschere, O.  
Devuyt, A.  
Ditellieu, A.  
Lagast, A.  
Maresceau, K.  
Van Oosthuyze, J.  
Vermeulen, K.  
Boydens, A.  
Danneels, V.  
Hollevoet, A.  
Sweetlove, A.  
Strubbe, E.  
Vanderbusse, A.  
Vermeire, P.  
Vandevelde, D.  
Bogaert, A.  
Boedt, A.  
Vandepitte, I.  
Aspesslagh, J.  
Quartier, C.  
Dugardein, J.

Dugardein, J.  
Peers, J.  
Beele, G.  
Zanders, H.  
Ghillebert, R.  
Coopman, B.  
Kneuvelds, F.  
Vanwetter, E.  
Van Houtte, R.  
Strubbe, J.  
Timmerman, M.  
Vandenkerckhove, C.  
Melis, G.  
Bonte, L.  
Verhuc, G.  
Van Leenhove, R.  
Defever, M.  
Hannon, A.  
Soete, A.  
Strubbe, C.

**ORDRE DE LEOPOLD II**

**Médaille d'Or**

Bonte, S.  
Debackere, E.  
Devisschere, T.  
Gehesquière, R.  
Vandewinckel, Ch.

GRUPE FLANDRE ORIENTALE

**ORDRE DE LEOPOLD II**

**Officier**

Cosyns, L.                    Directeur

Hollebeke, O.  
Thienpont, E.

Chef de mouvement de 1° cl.  
Chef d'atelier de 1° cl.

AGENTS APPOINTES

**ORDRE DE LA COURONNE**

**Officier**

Desimpel, K.                 Chef de service de 1° cl.  
Ossola, F.                    Chef de service de 1° cl.

**Chevalier**

Audry, A.                    Chef de service de 1° cl.

**ORDRE DE LEOPOLD II**

**Chevalier**

Gilson, E.                    Commis de 1° cl.  
Van Rijsselberghe, G.        Chef de dépôt de 1° cl.  
Van de Velde, H.             Chef de dépôt de 1° cl.

**ORDRE DE LA COURONNE**

**Palme d'Or**

Van Swol, F.                 Instructeur  
Goossens, E.                 Contrôleur

AGENTS SALARIES

AGENTS SALARIES

**ORDRE DE LA COURONNE**

**Palme d'Or**

De Fre, A.  
De Poorter, V.  
Heirwegh, P.  
Van Puymbroek, T.  
Sommerlinck, J.

**Médaille d'Or**

De Fre, J.  
Heirwegh, K.  
Van Peteghem, G.  
Verlaeck, P.  
Vertriest, A.  
Verschraegen, E.  
Eeckhout, G.  
Vandergucht, J.

Vermorgen, C.  
Decoessemacker, R.  
Bolsens, F.  
Cappaert, K.  
Lossy, O.

**ORDRE DE LEOPOLD II**

**Médaille d'Or**

Van Wanscele, G.

# A PROPOS DE SECURITE ROUTIERE

## Protection des piétons par des ceintures visibles la nuit.

D'un article de M. Alvar Thorson, Directeur de l'Institut National Suédois de la Sécurité Routière, paru dans la Revue Internationale de la Circulation et de la Sécurité Routière, publiée par l'O.T.A., nous extrayons le tableau suivant :

Circonstances dans lesquelles se trouvait la voiture des observateurs en approchant les piétons.	Distances en mètres auxquelles les piétons devinrent visibles.		
	Portant des vêtements noirs sans matériel réfléchissant.	Portant un pardessus bleu foncé, des pantalons de golf gris, des chaussettes gris-clair pas de matériel réflecteur.	Portant des brassards de 5 cm de large en tissus réflecteur blanc (grand angle).
Véhicule observateur avec feux de route			
A) pas de véhicule venant en sens inverse	129	138	450
B) véhicule venant en sens inverse avec feux de croisement	114	133	450
C) véhicule venant en sens inverse avec feux de route éblouissants	91	110	400
Véhicule observateur avec feux de croisement.			
A) pas de véhicule venant en sens inverse.	27	34	150
B) véhicule venant en sens inverse avec feux de croisement.	26	32	131
C) véhicule venant en sens inverse avec feux de route éblouissants.	22	31	100

Ces chiffres indiquent nettement l'avantage pour les usagers à marche lente : piétons, cyclistes, usagers de vélos-moteurs, ainsi que pour les ouvriers travaillant la nuit sur la route, de porter des vêtements, ou tout au moins des brassards, ou des ceintures réfléchissant la lumière.

## PROTÉGEZ-VOUS CONTRE LES DANGERS DE LA ROUTE

Depuis 1956 le Service Général de Sécurité a préconisé de tels dispositifs et a fait choix d'une ceinture répondant aux desiderata de sécurité énoncés ci-dessus.

Tout agent, soucieux de sa propre sécurité, s'adressera à son Chef de Sécurité pour la commande d'une telle ceinture.

Prix : 57,- fr.

### EN AUTOBUS VICINAL

## La Presse Belge à visité la Gaume

L'Association de la Presse belge organise chaque année un voyage-surprise à travers la Belgique, à l'intention des journalistes et de leur famille. Le service commercial et le service de presse de la S.N.C.B. prêtent leur concours entier



L'orme de Gérouville a 8 m. de circonférence à hauteur d'homme. On pénètre à l'intérieur par trois marches, il y a place pour six personnes assises en rond sur un banc, taillé à même l'arbre. Cet orme, planté il y a 800 ans, est aussi vieux que le village lui-même. On a pu établir, d'une façon précise, qu'en juillet 1259, les habitants de la région, convoqués au pied du calvaire, reçurent leur première charte. Pour commémorer cet événement, ils plantèrent quatre ormes, dont un seul survécut.

ainsi que le service restaurant des W.L., de même que les Vicinaux auxquels il est généralement fait appel lorsqu'il faut quitter la voie du grand chemin de fer.

Le dimanche 25 juin, quelque 180 personnes venues de Gand, d'Anvers, de Liège, de Charleroi et de Bruxelles, débarquaient à Marbehan et prenaient place dans les autocars de la S.N.C.B. qui les conduisaient d'abord à Montauban, où on leur montra les ruines romaines qui viennent d'être découvertes et dont une pièce extraordinaire est la sculpture d'un bas-relief montrant une moissonneuse romaine, décrite par l'auteur latin Pline le jeune (62-120 après J.C.), mais que personne n'avait jamais vue.

Après la réception à l'hôtel de ville de Virton, les invités de la Presse belge firent honneur aux spécialités gastronomiques de la région, puis prirent place dans cinq beaux autobus vicinaux du dépôt de Florenville. L'équipe des chauffeurs était pilotée par M. Henri Chantraine, chef de station ; sur la route qui mène vers Orval, la caravane fit un arrêt à Gérouville pour admirer un vieil orme planté en 1152 et mort depuis 1876, et dans le tronc duquel on a creusé un abri pour 6 personnes !

Son bois, tout blanchi et dur comme du ciment, est parsemé de clous plantés à la suite de vœux.

Après la visite d'Orval les excursionnistes effectuèrent en barquette, la descente de la Semois de Chiny à Lacuisine, voyage enchanteur dont chacun emporta un souvenir inoubliable. Les journalistes, après avoir admiré le panorama de Florenville, reprirent place dans nos autobus qui les ramenèrent à Marbehan. La tenue parfaite de nos conducteurs et leur virtuosité au volant sur les routes en lacet de la région, firent honneur à la S.N.C.V.

# Concours - Record de sécurité

SITUATION DES EQUIPES AU 30 JUIN 1958

Nous rappelons que ce commentaire vise les résultats globaux par équipe et par Groupe et non les résultats individuels.

A épinglez : 71 % des équipes paraissent sur le tableau (plus de 50 jours sans accident). En deux mois de temps 6 équipes seulement, parmi celles qui

travaillèrent plus de 100 jours sans accident, se replacèrent à la ligne de départ. Elles furent relevées par 13 autres. Situation encourageante donc.

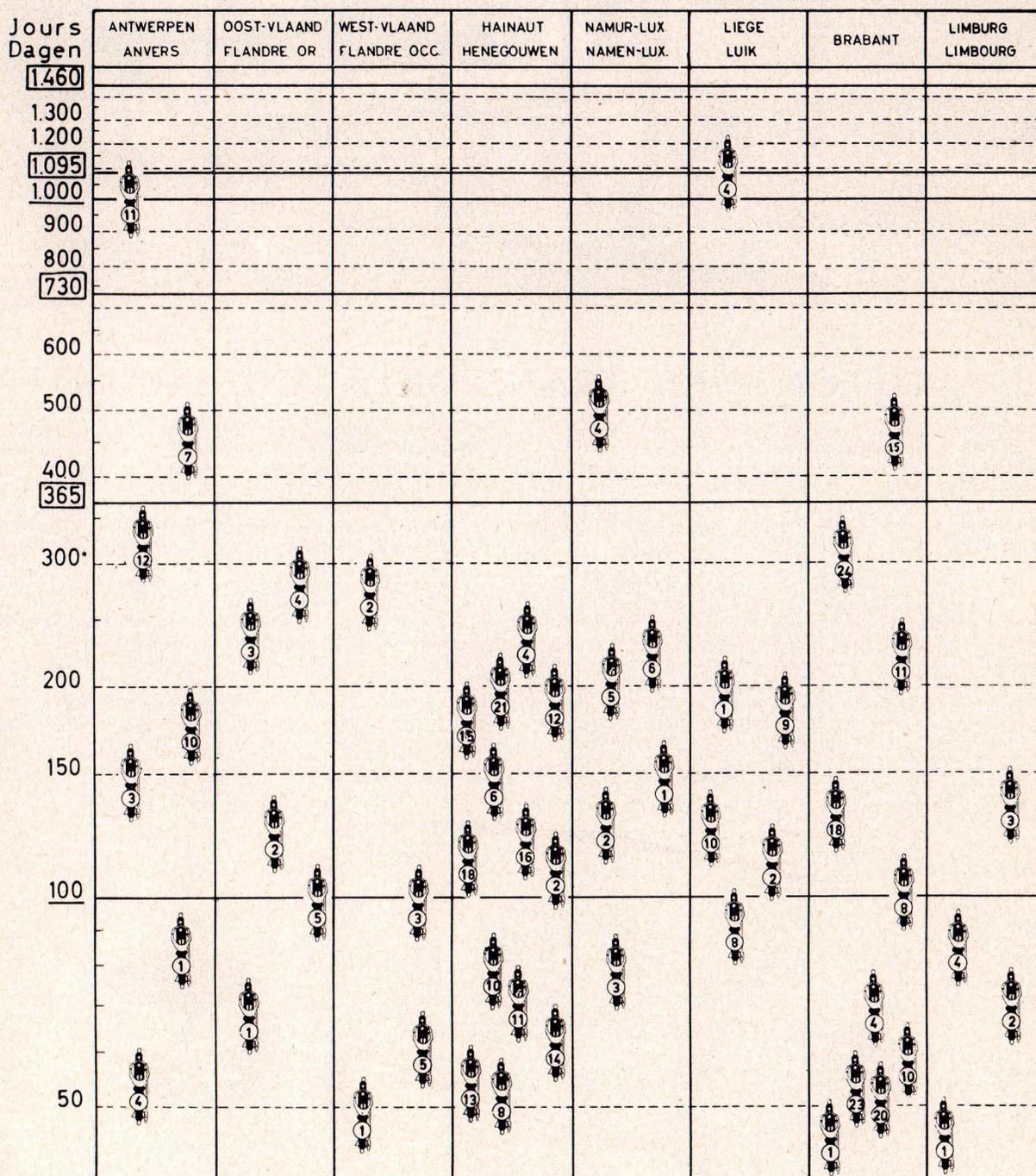
Liège est à l'honneur, car 6 des 7 équipes se classent parmi les « plus de 100 ».

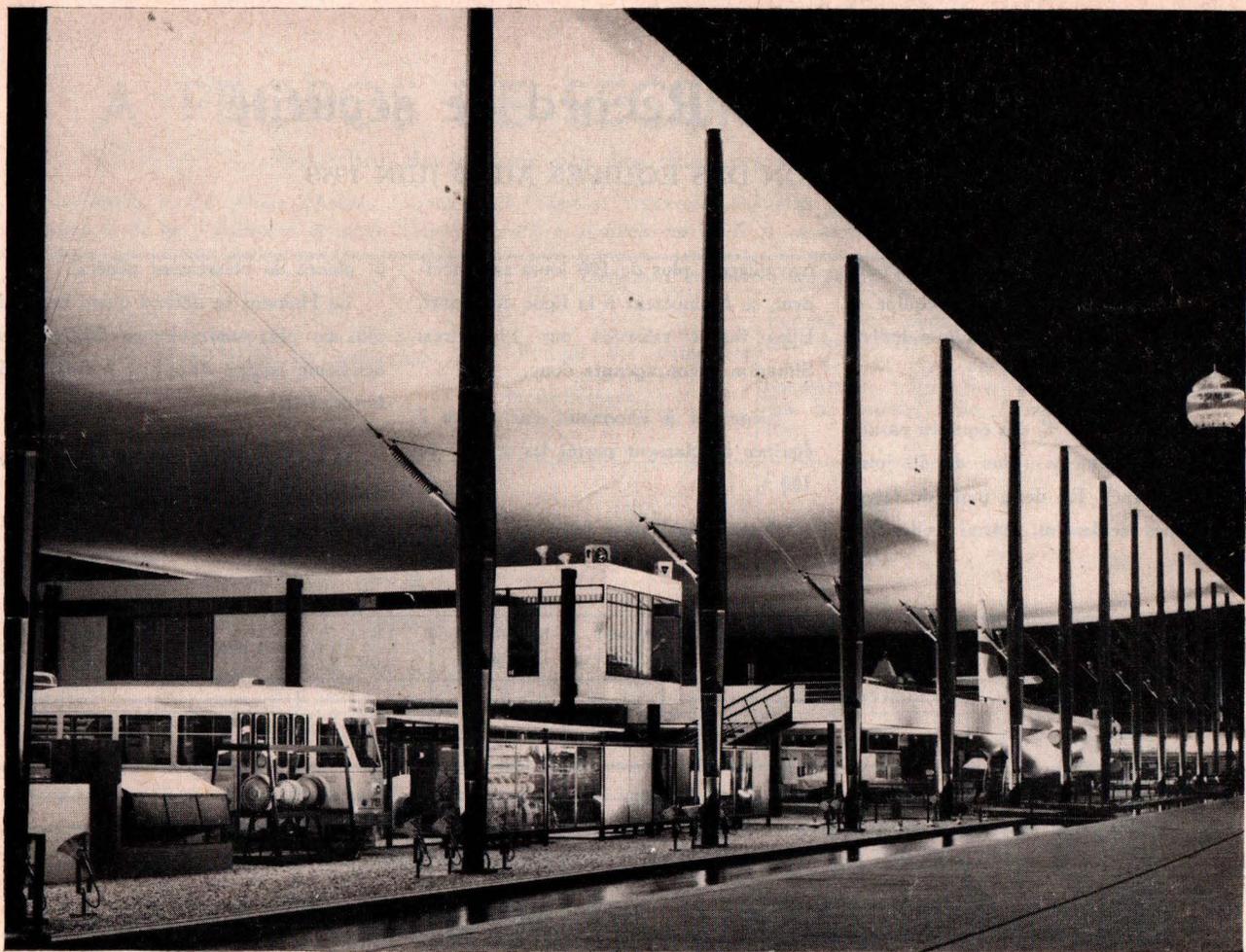
Anvers également avec ses 2°, 5° et

6° places au classement général.

Le Hainaut se défend d'une façon de plus en plus tenace et au Brabant une deuxième équipe s'apprête à franchir la borne 365.

Qui se soumet aux règles de la Sécurité veille à son propre bien-être et au bonheur de sa famille.





(Cliché Notre Sabena)

## LE PAVILLON DES TRANSPORTS A L'EXPOSITION

Nous avons dit, à plusieurs reprises, combien ce pavillon était impressionnant par ses dimensions et par sa conception audacieuse : ses deux cents mètres de toiture sur 38 colonnes articulées à la base et au sommet, ses quelque 14.000 mètres carrés de surface sans un seul pilier central, en font le plus grand pavillon de l'Exposition.

La remarquable photo de nuit, dont nous devons le cliché à l'amabilité de notre confrère « Notre Sabena », montre la légèreté des pylônes montés sur rotules et rattachés au plafond par des filins à ressorts. Les six architectes belges qui ont conçu et fait l'étude de cet immense hangar à l'air libre, ont reçu le prix international du mémorial R.S. Reynolds, d'un montant de 25.000 dollars, attribué chaque année à l'architecte ou aux architectes du monde entier qui ont apporté, l'année précédente, la

contribution la plus significative à l'usage de l'aluminium dans le domaine de la construction.

La motrice P.C.C. que l'on aperçoit à gauche, est celle exposée par la S.T.I.B.; à ce propos, nous invitons vivement nos lecteurs qui auront visité notre stand situé à côté de celui des Tramways Bruxellois, à ne pas manquer d'aller suivre des yeux la succession des opérations de mise en marche des moteurs de traction d'une P.C.C. Un agent, par simple poussée sur la pédale de traction, fait actionner l'accélérateur qui est placé sous verre, et on voit fonctionner automatiquement les contacteurs qui assurent la progressivité du démarrage.

Sous ce vaste abri sont rassemblés les moyens de transport massifs les plus modernes du monde, y compris la Caravelle ; quiconque est occupé dans l'industrie des transports et qui s'intéresse à son travail, doit essayer de visiter ce Pavillon avant le 19 octobre.

### LE REVE DES SOCIETES DE TRAMWAYS

