

*Expo 58 : het buurtspoorwegstation aan de Beneluxpoort.*

# ONZE BUURTSPoorWEGEN

TWEEMAANDELIJKS PERSONEELSBLAD  
VAN DE N. M. V. B.

# In en om de Wereldtentoonstelling



## HET BUURTSPOORWEGSTATION AAN DE BENELUXPOORT

Met de Wereldtentoonstelling van 1935 werd de hoofdingang opgericht in de nabijheid van de kerk van de Heisel te Laken; de trams van de Buurtspoorwegen, in de richting van Grimbergen, hadden er hun gewone halte en de N.M.V.B. richtte er in de nabijheid een gebouw op, gekenmerkt door zijn dak met groen verglaasde pannen. Onder deze uitgestrekte luifel bereikten de reizigers, door gangen, de kaaien.

Wanneer er, in 1957, sprake was een schuilplaats te voorzien, bevond de directie van de N.M.V.B. zich tegenover verscheidene problemen. Moest dezelfde plaats worden gekozen? Diende men nog gangen te voorzien voor een weinig gedisciplineerde massa? Welke stijl moest gekozen worden in de nabijheid van de Beneluxpoort?

Het ontwerp van een schuilplaats, met bureel en kleine wachtzaal, werd verwezenlijkt door onze betrouwbare collega Synave, architect bij de dienst Gebouwen van de directie T.

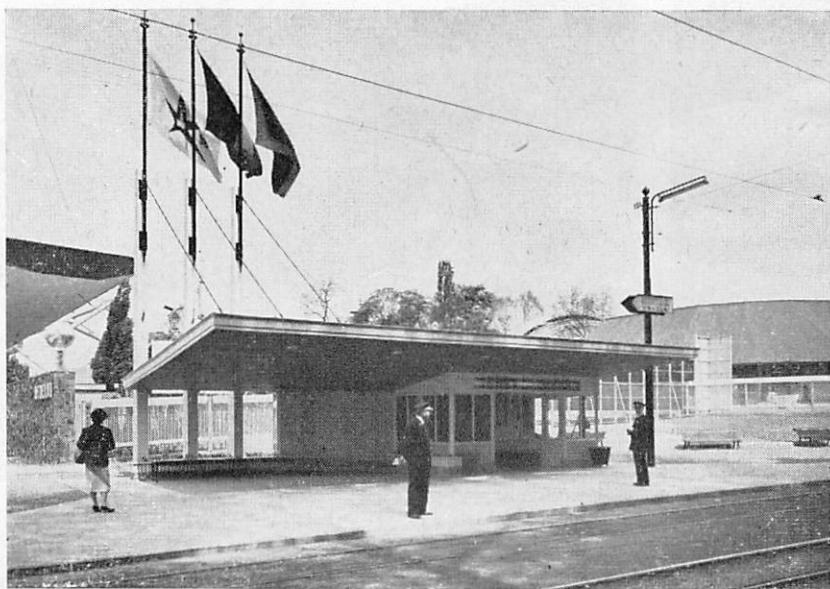
De bouw werd dusdanig opgevat dat het merendeel van de materialen opnieuw kan gebruikt worden; het bureel en de kleine wachtzaal werd uitgevoerd met geprefabriceerde stukken van de gewone schuilplaatsen. De bekleding van de achterwand werd gemaakt met delen, die later zullen dienen als panelen voor de grondmuren van de geprefabriceerde schuilplaatsen.

Zoals men op de foto ziet, is de

zuiverheid van de lijnen opvallend. Het feit dat de kaai ontdaan is van elke overbodige versiering doet de eenvoud en de zuiverheid van het bouwkundig geheel nog beter tot zijn recht komen.

ling, toonden duidelijk sporen van prijsverdriving.

De heer Directeur-Generaal was niet geneigd een te hoge prijs te betalen voor de bouw van een schuil-



De bouw van de mooiste N.M.V.B.-schuilplaats van het land verliep niet zonder moeilijkheden. Inderdaad, de aanbiedingen van de aannemers, gedaan enkele maanden voor de opening van de Wereldtentoonstel-

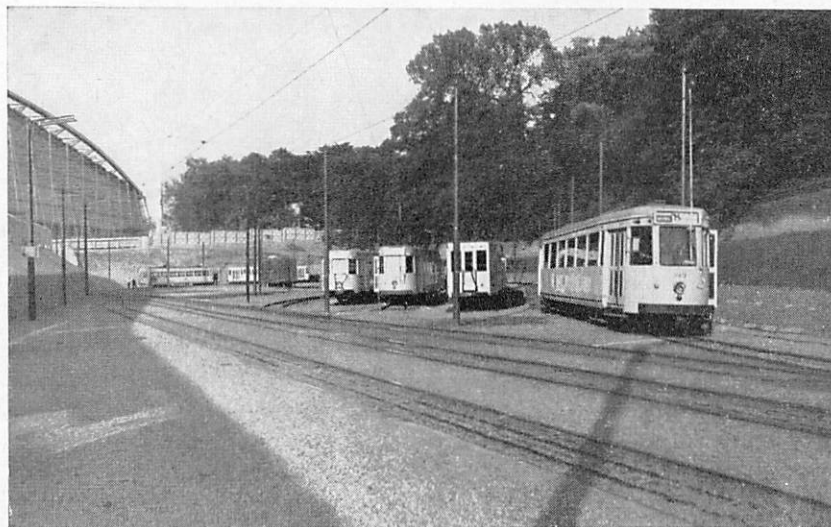
plaats, die na zes maand moest afgebroken worden.

Alsdan stelde de heer Cuvelie, Directeur van de Groep Brabant, zijn technici en zijn werklieden, die reeds bewijzen van hun kundigheden hadden gegeven, ter beschikking.

Deze mogen terecht fier zijn op hun verwezenlijking daar de schuilplaats in een recordtijd werd opgetrokken en nog op de openingsdag van de Tentoonstelling ter beschikking van het publiek werd gesteld.

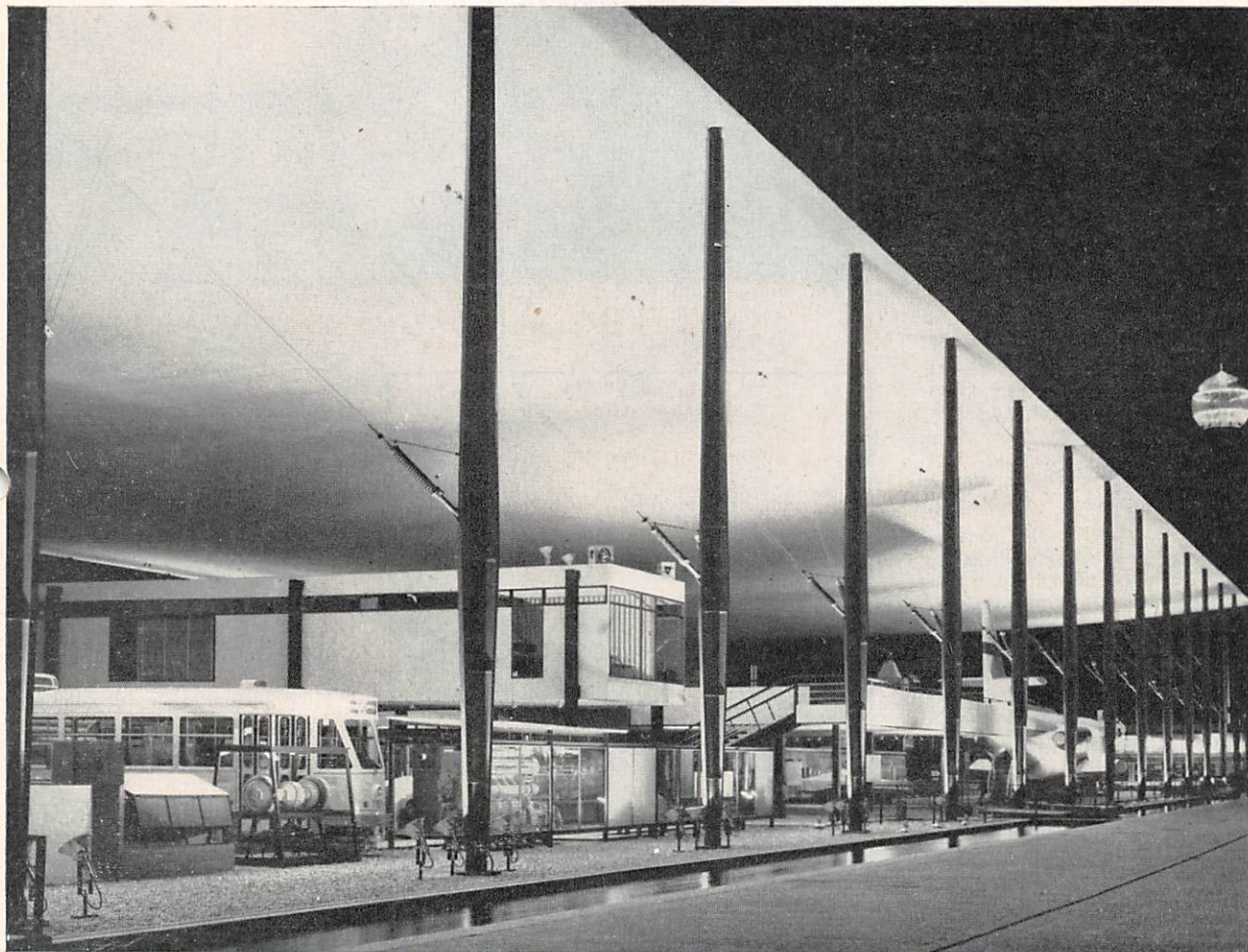
Een meldenswaardige prestatie van de dienst W.W. van Brabant.

\*\*



Op een uitgestrekt terrein, in de nabijheid van de Beneluxpoort, werden wijksporen aangelegd, in waaiervorm. Links, op de achtergrond, onder het Frans paviljoen, begint de buurtspoorwegtunnel.

# HET TRANSPORTPAVILJOEN



(Cliché SABENA.)

Reeds meermalen hebben wij gewezen op de indruk, die van dat gebouw uitgaat door zijn afmetingen en zijn gedurfde opvatting; met zijn tweehonderd meter lengte, gesteund door 38 kolommen, aan de boven- en onderkant geleed, met zijn zowat 14.000 m<sup>2</sup> oppervlakte zonder tussensteun, vormt het het grootste paviljoen van de Wereldtentoonstelling.

Deze merkwaardige nachtfoto, waarvan het cliché ons bereidwillig in leen werd gegeven door « Onze Sabena », toont de lichtheid van de pijlers, gemonteerd op kogelscharnieren en met veren aan het plafond vastgehecht.

De zes Belgische bouwkundigen, die dat uitgestrekt gebouw ontworpen en opgericht hebben, ontvingen de internationale prijs R. S. Reynolds, ten bedrage van 25.000 dollars, die elk jaar toegekend wordt aan de bouwkundige of bouwkundigen, van gans de wereld,

die de meest betekenisvolle bijdrage geleverd hebben voor het gebruik van aluminium in het domein van de bouwkunde.

Het P.C.C.-rijtuig, dat men links op de foto bemerkt, wordt tentoongesteld door de M.I.V.B. Naar aanleiding hiervan nodigen wij onze lezers, die onze stand bezoeken dringend uit de werking te gaan bezichtigen van het ingangzetten van een P.C.C. Een agent, brengt door een eenvoudige duw op een tractiepedaal, de versneller, geplaatst onder glas, in werking en men ziet hoe de automatische geleidelijkheid van de aanzetting wordt verzekerd.

Onder dat uitgestrekt afdak zijn de meest moderne vervoermiddelen van de wereld verzameld; iemand, die tewerkgesteld is in de wereld van het vervoer en die belangstelt in zijn werk moet zonder fout het Transportpaviljoen gaan bezichtigen.

# Een PRIVATE TRAMLIJN verbindt de AUTOPARKINGS met de EXPO

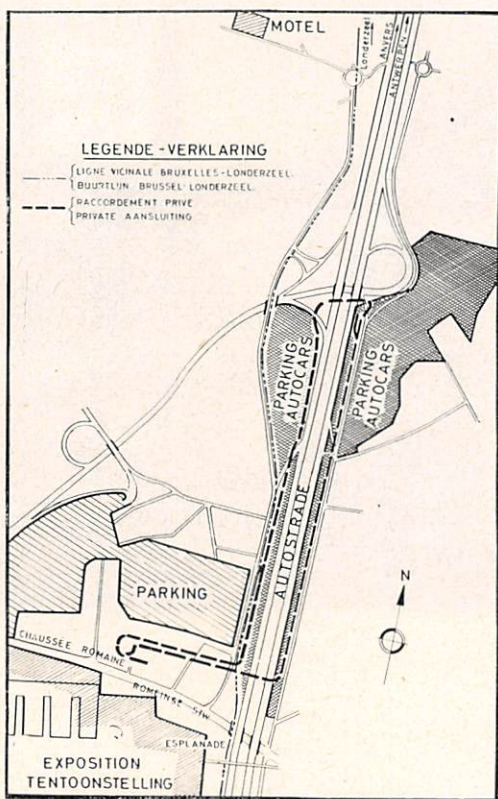


Meer dan 20 hectaren zijn voorzien als parkeerterrein voor de autocars. Zij strekken zich uit over twee zones, gelegen langs de beide zijden van de autosnelweg Antwerpen-Brussel, doch dragen geen letter zoals dit het geval is voor de parkings van de particuliere wagens.

Zij zijn tamelijk ver verwijderd van de tentoonstellingsterreinen zodat een speciale tramlijn aangelegd werd, die gans de omtrek van de parkings doorloopt en tot tweemaal toe, met bruggen, over de autosnelweg gaat.

De dienst wordt verzekerd door treinstellen van de N.M.V. B.; deze lopen in een gesloten kring, gebouwd door de firma TEDESCO, vergunningshoudster van de parkings, maar het is de Maatschappij van de Tentoonstelling, die de financiële risico's draagt. Onze Maatschappij wordt betaald per doorlopen kilometer.

Deze spoorlijn komt langs de voetgangerstunnel gebouwd onder de Romeinse weg. De eindlus bevindt zich in de nabijheid van het autobusstation, gelegen achter de Grote Paleizen, waar de aankomsten en de vertrekken plaats hebben. Vandaar vertrekken 's morgens de ledige trams, samengesteld uit een motorrijtuig en een aanhangwagen, in de richting van



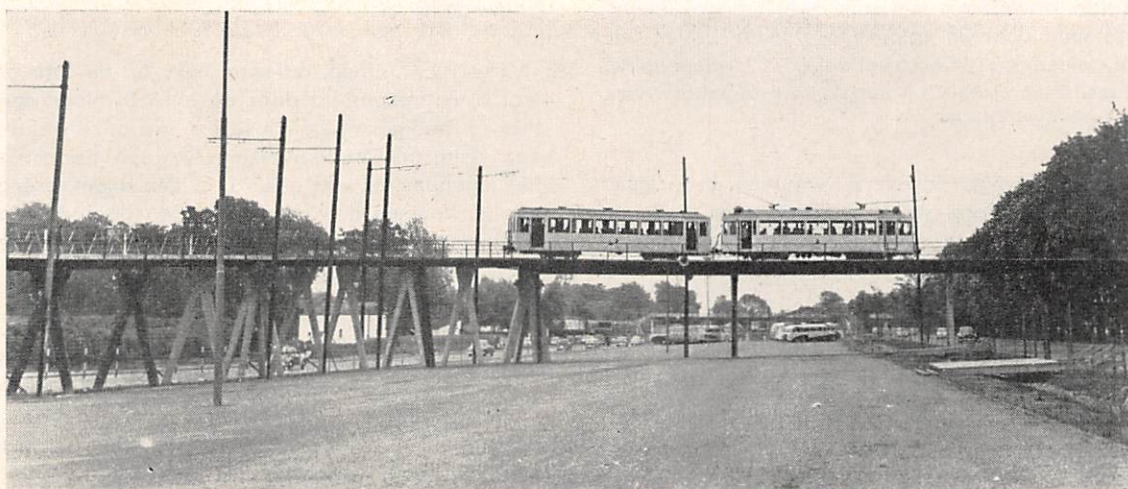
de parkings. Zij rijden eerst over een voorlopige brug (zie foto bovenaan de bladzijde), waarna het spoor enkele tijd de lijn naar Londerzeel volgt. Verder overschrijdt de private tramlijn een eerste maal de autosnelweg Antwerpen-Brussel in de nabijheid van de « Ring van Brussel ». Het spoor loopt nadien langs het parkeerterrein, dat zeer uitgestrekt is.

Na de verscheidene haltes te hebben aangedaan gaat de tram opnieuw over de autosnelweg (foto onderaan de bladzijde) en zet de reizigers af aan het eindpunt, nabij de ingang van de Grote Paleizen.

Het aantal treinstellen is gewoonlijk vastgesteld op 3 in de week en 4 's zondags.

Het contract voorziet de mogelijkheid 9 treinen met elk 2 bijwagens in dienst te stellen. Een vertrek om de 2 minuten zou aldus het maximum vervoer van 8.000 reizigers per uur toelaten.

Het loonde de moeite over deze uitzonderlijke exploitatie uit te weiden, daar, vóór het einde van de herfst, de lijn evenals de kunstwerken reeds zullen zijn afgebroken.



# DE LEOPOLD II LAAN TE BRUSSEL 50 JAAR GELEDEN EN NU

De vergelijking van de twee bijgaande foto's zal zeker herinneringen oproepen bij de Brusselaars.

Zij werden beiden genomen op hetzelfde punt, de Sainteletteplaats, met een tussenpoos van ongeveer vijftig jaar, op het snijpunt van de Leopold II-laan- en de Havenlaan, die langs de haveninstallingen van Brussel loopt.



Onder het wegdek rijdt een rijtuig type « N ». Op de achtergrond onderscheidt men het profiel van de H. Hartbasiliek, op de hoogvlakte van Koekelberg.

De totale lengte van de viaduct, zonder de hellingen, bedraagt 1.250 m.

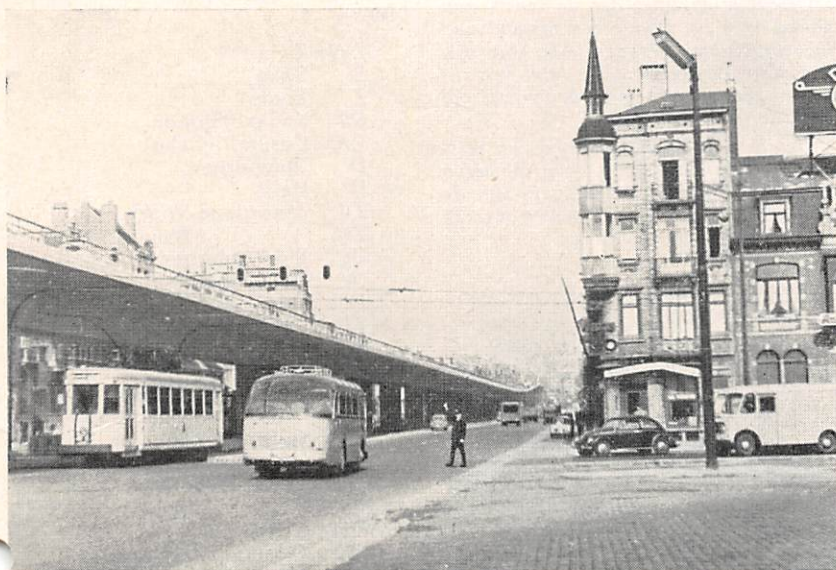
met een hoogte van 6,10 m. Het wegdek heeft een breedte van 11,80 m. waarvan 9 m. (3 x 3) bestemd is voor het verkeer.

Eerst aangelegd tot aan de Ribeaucourtstraat werd de viaduct nadien verder doorgetrokken zodat het verkeer op de Sainteletteplaats veel vlotter van stapel liep.

Men kan het verdwijnen van de grote kastanjabomen op de Leopold II-laan betreuren maar de Brusselaars zullen zich spoedig wennen aan de gebogen lijn van de overbouw. Voegen wij er ook nog aan toe dat het verplaatsen van de sporen, onder de viaduct, het vlot verloop van het verkeer heeft bevorderd, daar de trams vroeger op drie meter van het voetpad reden. Thans beschikt het wegvervoer over een brede rijweg.

De derde foto werd genomen onder de viaduct, nabij de halte van de Antwerpse steenweg. De twee sporen, rechts, zijn voorbehouden aan de Buurtspoorwegen en deze van links aan de trams van de M.I.V.B.

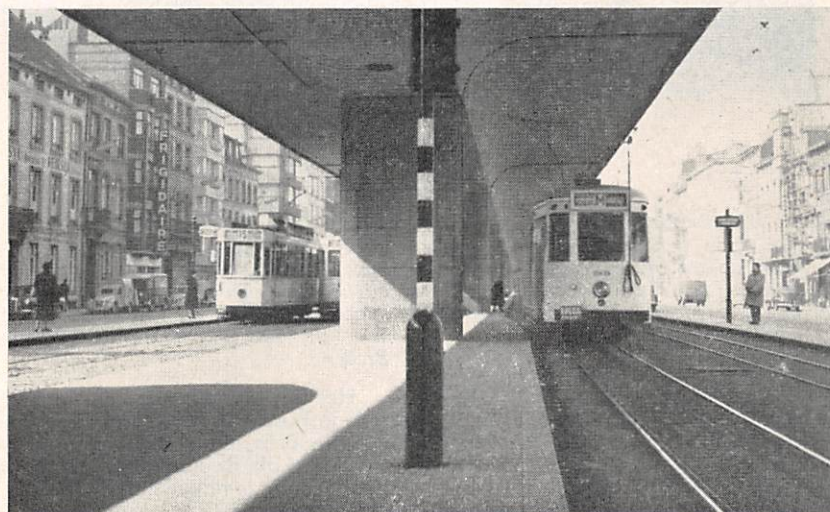
Het motorrijtuig type « N » rijdt naar het eindpunt aan het Noordstation. De bouw van de kaaien, op het Rogierplein, heeft het regelmatig vertrek van de trams bevorderd en draagt bij tot de veiligheid van de reizigers.



(Foto Roels.)

Op de eerste foto, genomen vóór 1914, ziet men links het monument, opgericht ter nagedachtenis van de bouwers van de haveninstallaties, en dat in 1957 werd verplaatst; in 't midden onderscheidt men een buurttram « N », gaande van het « Noord » naar het « Zuid » (Roupeplaats) en die zijn naam gegeven heeft aan de moderne rijtuigen, die de tweeassige motorrijtuigen hebben vervangen. Op enkele details na, bleven de huisgevels ongewijzigd zoals men op de tweede foto zien kan.

Herinneren wij er aan dat in 1955 dagelijks meer dan 40.000 voertuigen langs de Sainteletteplaats passeerden en daar wegens het kanaal geen tunnel kon gegraven worden, was de bouw van een viaduct de beste oplossing voor het regelen van het verkeer.



# EXPLOITATIEBIJZONDERHEDEN

van onze

## KUSTLIJNEN

Het in dienststellen van de nieuwe motorrijtuigen type « O.S. » (type S.Oostende) op de kustlijnen wordt ten eerste gewaardeerd door de vrienden van het spoor en de redactie van « Onze Buurtspoorwegen » heeft brieven van haar abonnees ontvangen, waarin deze het comfort van de nieuwe rijtuigen prijzen.

Zoals wij het reeds schreven in ons bijzonder Expo-nummer (n° 73) is de dubbele spoorlijn, die De Panne met Knokke-Zoute verbindt, enig in Europa en dank zij de bijwagens, die kunnen aangekoppeld worden, is de N.M.V.B. in de mogelijkheid, op een economische wijze, het hoofd te bieden aan het massa-vervoer, dat zich op geregelde periodes gedurende het seizoen, opdringt.

De heer Debot, oprustgesteld ingenieur, die het grootste deel van zijn loopbaan heeft doorgebracht bij de buurtspoorwegen te Oostende, geeft hierna enkele bijzonderheden over de organisatie van de dienst der beweging tijdens de zomermaanden.

Op gelijk welke buurtlijn, schrijft de

neel aan te werven. Zekere van deze agenten komen geregeld terug, maar het meerendeel ziet men slechts éénmaal; ofwel omdat zij geen voldoening gaven, ofwel omdat zij een meer stabiele betrekking hebben gevonden. Anderzijds worden ieder jaar 15 à 20 studenten aangevraagd.

De meeste ontvangers spreken, naast het Nederlands, gewoonlijk ook voldoende Frans en soms ook Engels om de reizigers te woord te staan. Dat gaat allemaal zonder veel moeilijkheden, maar de agenten hebben het minder gemakkelijk met het tijdig bedienen van de reizigers en om wegwijst te worden in de tarieven met de menigvuldige verminderingen.

Vergeten wij niet dat de trams van Knokke naar De Panne een afstand van ongeveer 70 km. afleggen. Aan elke stilstand stapt de treinwachter van het rijtuig om het vertreksein te geven, dit om ongevallen te vermijden.

Met het doel, het uitreiken van reiskaarten in de rijtuigen tot een minimum te beperken, moeten de reizigers aan de hoofdhalt hun reiskaart nemen aan de

In enkele grote stations van de lijn, zoals te Knokke, Oostende en De Panne, beschikken de bedienden over een machine « National », die tickets aflevert zoals deze van de abonnementen en waarop de sectiepunten, voorkomend op het sectieplan, aangegeven worden.

Het is juist om de taak van deze bijgevoegde agenten, die maar twee à drie maand per jaar werken, te vergemakkelijken, dat een reiskaarttype in gebruik werd genomen, waarop niet de klassieke sectiepunten werden aangeduid maar één of twee letters, zijnde de afkortingen van namen van steden, gemeenten of gehuchten. Onderstaand geven wij de volledige lijst :

ZW	Zwin
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	Waasten

Het is goed dat onze nieuwe agenten kennis krijgen van dit nieuw type van reiskaart, daar het ook afgeleverd wordt aan talrijke militairen gekazerneerd aan de kust. Wanneer deze militairen in verlof gaan ontvan-



Het buurtspoorwegstation te Oostende.

heer Debot, bestaan er punturen en punt-dagen. Deze toestand doet zich vooral voor op de kust waar het gewoon reservepersoneel totaal onvoldoende is om het hoofd te bieden aan de vervoernoodwendigheden gedurende de zomer.

Inderdaad, in de winter is er nauwelijks één tram per uur en twee agenten per tram. In het seizoen zijn er 2 of méér treinstellen en met drie agenten per konvooi. 's Zondags zijn er ruim 40 treinen, in beide richtingen.

Men is dus verplicht tijdelijk perso-

loketten (zoniet moeten zij een supplement van 5 frank betalen). Anderzijds liggen zekere bestemmingspunten dicht bij het vertrekpunt. Zo zijn er op sommige treinen, die te Oostende vertrekken, 25 tot 30 t.h. reizigers voor Bredene.

Het feit, dat de agenten in de uitreikingsburelen voor het berekenen van de prijs der reiskaarten als vertrekpunt altijd hetzelfde sectiepunt hebben, vergemakkelijkt hun werk in grote mate.

gen zij een gelijksoortig ticket, dat zelfs kan moeten getoond worden op de meest verwijderde buurtlijnen in de Kempen of in de Ardennen.

Het kenschetsend hoorngeluid van onze trams, het pittig westvlaams van de vissers geeft aan onze kustlijn reeds een eigen karakter, maar de kleine exploitatiebijzonderheden waarover wij zojuist spraken tonen aan dat de kusttrams geen trams zijn zoals de anderen.

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>							25			
	23	VO	BR	BZ	CP	BD	BN	00001							35			
	22	BS	VH	OS	MJ	KL	MB								50			
	21	MD	RA	OR	MI	KR	WB								75			
	20	NZ	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

## Wijzigingen aan de Wegcode

Het « Belgisch Staatsblad » van 29-30 juni 1958, bevat een Koninklijk besluit dat zeer belangrijke wijzigingen brengt aan het algemeen reglement op de politie van het wegverkeer.

Het is slechts mogelijk, in ons tijdschrift, de voornaamste punten, die onze agenten aanbelangen, te vermelden.

\*\*

### DE VERKEERSREGELS

Behalve op erkende openbare pleinen, moet elke bestuurder, die de rijbaan volgt, zo dicht mogelijk bij de rechterraand van die baan blijven.

Het verkeer mag echter in evenwijdige files geschieden :

- op de rechterhelft van de rijbaan, wanneer het verkeer in beide richtingen open is en de rijbaan in ten minste vier rijstroken is verdeeld ;
- op de rijbanen met eenrichtingsverkeer, die in ten minste drie rijstroken zijn verdeeld ;
- op de rijbaan waar het teken n° 69a is aangebracht ;
- wanneer het door de politie of rijkswachtoverheden wordt toegelaten.

Wanneer het verkeer in evenwijdige files geschiedt, mag de bestuurder die van file wil veranderen de nor-

male gang van de andere bestuurders niet beletten noch hinderen.

De uitdrukking **erkend openbaar plein** betekent elke uitgestrekte ruimte waar **twee of meer wegen** samenkomen en waar ofwel het verplicht rondgaand verkeer is voorgeschreven, ofwel de schikking van de plaats zodanig is dat bij gemis van reglementering het verkeer in alle richtingen voor de hand zou liggen.

Een erkend openbaar plein is een openbare weg, onderscheiden van die welke er op uitlopen.

### VOORRANG.

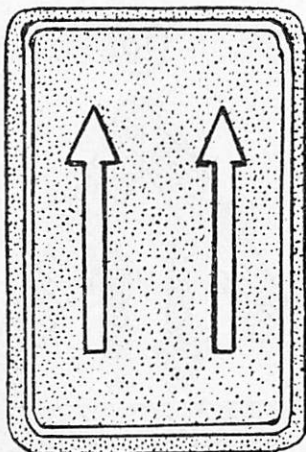
#### Algemene Regel.

ELKE BESTUURDER MOET DE DOORGANG VRIJLATEN VAN DE RECHTS KOMENDE BESTUURDER.

#### Bijzondere Regel.

DE BESTUURDER DIE EEN OPENBARE WEG NADERT, MOET IEDERE BESTUURDER DIE OP DEZE WEG RIJDT, LATEN VOORGAAN IN DE VOLGENDE GEVALLEN :

- wanneer hij een openbare weg met een enkele rijbaan en waarop geen spoor ligt, gereden komt op



Teken n° 69 a  
Verkeer in evenwijdige files.  
Het aantal pijlen duidt het  
aantal toegelaten files aan.

### LÉGENDE. VERKLARING.



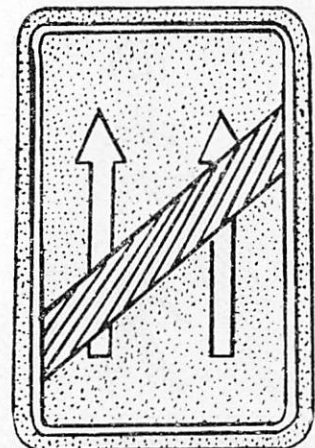
ROUGE.  
ROOD.



NOIR.  
ZWART.



BLEU.  
BLAUW.



Teken n° 69 b  
Einde van het wegvak waarop  
het verkeer in evenwijdige files  
is toegelaten.

een weg met teminste één spoor of met verscheidene rijbanen ;

- b) wanneer hij uit een aardeweg of uit een pad gereden komt op een weg met een rijbaan ;
- c) wanneer hij uit een dwarsverbinding van een openbare weg met verscheidene rijbanen gereden komt, mits in die dwarsverbinding geen spoor ligt ;
- d) wanneer hij gereden komt uit een openbare weg voorzien van een teken n° 1a, 1b of 26, welke ook de kenmerken van de wegen op het kruispunt zijn.

#### Kruisen en inhalen.

- Wanneer de bestuurder gereden komt uit een weg voorzien van het teken n° 3, moet hij de algemene regel van de voorrang van rechts in acht nemen, welke ook de kenmerken van de openbare wegen op het kruispunt zijn.
- Elke bestuurder die een manoeuvre wil uitvoeren, zoals uit een file van voertuigen komen, de rijbaan oversteken, uit een al dan niet bebouwd onroerend goed rijden, zijn voertuig opnieuw in beweging brengen, moet de andere bestuurders laten voorgaan.
- Het inhalen van een bespannen voertuig of van enig ander drie- of meerwielig voertuig is eveneens verboden bij het oversteken van een kruispunt, behalve wanneer het verkeer aldaar door een bevoegd persoon of door middel van verkeerslichten geregeld wordt, of wanneer de bestuurder voorrang heeft ten opzichte van hen die rijden op al de op het kruispunt uitlopende wegen.

#### Richtingsverandering. — Stilstand.

- Op de plaatsen waar het verkeer door een bevoegd persoon of door middel van verkeerslichten geregeld wordt, mag de bestuurder de voetgangers, die de rijbaan oversteken gedurende de tijd dat het verkeer in hun bewegingsrichting opgesteld is of die op dat ogenblik met het oversteken begonnen zijn en dit met normale snelheid voltooien, niet in hun gang belemmeren of hinderen.

- Wanneer de doorgang voor voetgangers gesignaleerd is door middel van een gele bol met knipperlicht, moeten de bestuurders vóór de doorgang stoppen om de voetgangers, die er zich op begeven hebben, toe te laten hun weg voort te zetten.

- Niemand mag aan de zijde waar het verkeer van andere weggebruikers geschiedt het portier van een voertuig openen, in- of uitstappen, zonder zich er van te hebben vergewist dat zulks geen gevaar voor deze laatsten kan opleveren of hen niet kan hinderen.

#### Voetgangers.

- Op plaatsen waar het verkeer door een bevoegd persoon of door verkeerslichten geregeld wordt, mogen voetgangers de rijbaan eerst oversteken wanneer het verkeer in de door hen te volgen richting toegelaten is.
- Op de plaatsen waar het verkeer noch door een bevoegd persoon noch door verkeerslichten geregeld wordt, mogen voetgangers :
  - a) indien er zich geen doorgang voor voetgangers bevindt, de rijbaan eerst nemen na er zich van vergewist te hebben dat zij het kunnen doen zonder het verkeer van de bestuurders te hinderen ; zij moeten bovendien de rijbaan haaks op haar aslijn oversteken ;
  - b) indien er zich een doorgang voor voetgangers bevindt, zich slechts voorzichtig daarop begeven en met inachtneming van de afstand waarop naderende voertuigen zich bevinden.

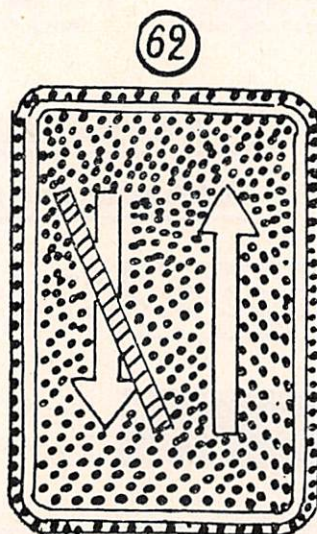


Ziehier in brede trekken enkele wijzigingen aan de Wegcode, die in extenso werden overgenomen in het uittreksel uit het « Belgisch Staatsblad van 29-30 juni 1958, waarvan sprake in het bericht IG/Sec/602.4:8.

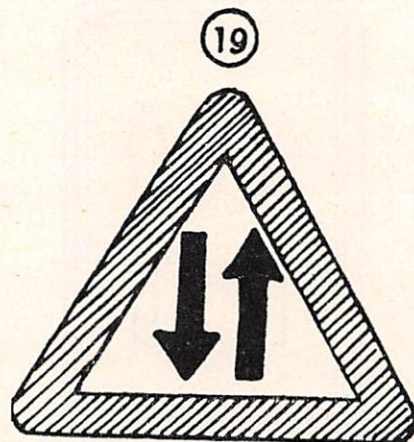
Wij kunnen er niet genoeg de nadruk opleggen **dat iedere weggebruiker, dus alle agenten van de Maatschappij**, zich vertrouwd maken met die regels, die zijn voorgeschreven om de veiligheid te beschermen.



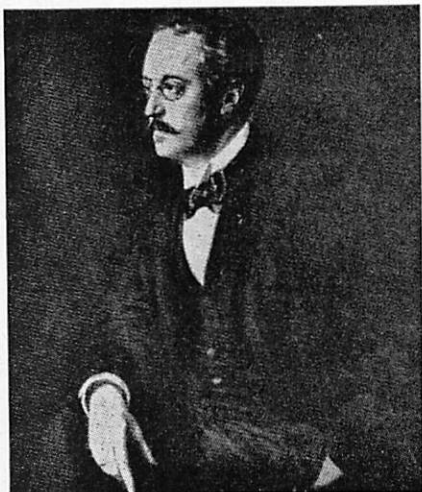
Teken n° 17  
Nadering  
van een doorgang voor voetgangers.



Teken n° 62  
Rijbaan met eenrichtingsverkeer  
of einde van het rijbaanvak  
waarop het verkeer in beide  
richtingen is toegelaten.



Teken n° 19  
Verkeer toegelaten in beide richtingen,  
op een gedeelte van de rijbaan  
met eenrichtingsverkeer.



De dood van

# RUDOLF DIESEL

*blijft een raadsel*

In de maand maart van dit jaar was het honderd jaar geleden dat de man geboren werd die een omwenteling zou teweegbrengen in het vervoerwezen.

Inderdaad, Rudolf Diesel kwam ter wereld op 18 maart 1858 te Parijs. Zijn ouders waren Duitsers. In n<sup>o</sup> 23 (1949) van « Onze Buurtspoorwegen », verscheen een levensbeschrijving van deze uitvinder, die zoals zoveel andere talrijke moeilijkheden op technisch, commercieel en financieel gebied moest overwinnen.

In « B.B.A.-Nieuws », het maandblad voor het personeel der N.V. « Brabantsche Buurtspoorwegen en Autodiensten » (Breda) vonden wij enkele weinig gekende bijzonderheden over zijn leven, dat tragisch eindigde in de wateren van de Noordzee.

**Het schijnt belachelijk.  
Het wordt bekampt.  
Het is vanzelfsprekend.**

Dit zijn de drie fases, die elke uitvinding moet doorlopen alvorens erkend te worden. Bovenstaand Duits gezegde is ook toepasselijk geweest op het werk van Diesel.

In 1878, toen Diesel de lessen volgde van prof. Linde, kende men wel de gasmotoren en werden er proeven gedaan met petroleummotoren, maar de resultaten waren niet bevredigend. De gedachte van Diesel ging uit naar het bouwen van een motor met een gunstiger rendement door de in de machine aanwezige temperaturen te gebruiken voor ontsteking, en dit doelbewust zoeken vormt juist de grote tegenstelling van Diesel ten opzichte van andere uitvinders, die dikwijls door een toeval een bepaalde ontdekking doen.

Hij begon zijn loopbaan te Parijs als oprichter van een ijsfabriek van Linde. Hier deed hij veel praktische ervaringen op welke hem op het idee brachten om samengeperste lucht in de motor te gebruiken en de druk zo hoog op te voeren, dat de daardoor ontstane temperaturen hoog genoeg zouden zijn om een ingebrachte brandstof te doen ontsteken.

Intussen verhuisde hij weer naar Berlijn en werkte er steeds aan de plannen van zijn motor, waarvoor hij in 1892 een octrooi verkreeg onder het n<sup>o</sup> 67207.

Nu was het de zaak een fabrikant te vinden, die bereid was een proefmotor te bouwen. De « Maschine-

fabrik Augsburg » waagde de proef en op 10 augustus 1893 zette Diesel de kruk op « bedrijf » terwijl de motor door een riemoverbrenging werd aangedreven. De aanwezige mannen wachten met gespannen aandacht op het resultaat van de inspuiting. Er kwam een knal als een kanonschot, de indicator werd verwoest, maar de machine bleef onbeschadigd. Diesel was vol schrik en blijdschap want uit de proefneming was gebleken dat de brandstof in de samengeperste lucht tot zelfontbranding was gekomen.

Er gingen evenwel vijf jaar voorbij voordat een « volkomen rijpe, mooie en zuinige » motor kon worden gebouwd. In 1902 waren reeds 359 Diesel-motoren in gebruik en in 1905 werd op de wereldtentoonstelling te Luik een Diesel-motor van 50 Pk, gebouwd door de firma Carels te Gent, geëxposeerd. Diesel werd nu een beroemd en rijk man, bezocht veel landen onder meer Amerika, waar hij een bezoek bracht aan Edison. Van die tijd of gaat hij zich bezig houden met speculatieve zaken, waardoor hij veel geld verloor en in zeer grote financiële moeilijkheden geraakte.

Juist vóór de eerste wereldoorlog werden in Engeland plannen gemaakt voor het oprichten van een Diesel-motorenfabriek en Diesel werd uitgenodigd voor een bespreking te Londen. Steeds volgens « B.B.A.-Nieuws » verbrandde hij al zijn papieren en zond de belangrijkste stukken over de uitvinding van zijn motor naar het « Deutsche Museum ». De reis ging via Antwerpen en op 29 september 1913 scheepste hij met twee vertrouwde vrienden op de Harwichboot « Dresden » in. De volgende morgen vond men zijn hut ledig en van Diesel was geen spoor te vinden.

Op 10 oktober zag de bemanning van een Nederlandse loodsboot het lijk van een man drijvende en haalde uit de zakken, enkele voorwerpen, die door de zoon Diesel herkend werden als eigendom van zijn vader.

Later is komen vast te staan dat Diesel zou zelfmoord gepleegd hebben door overboord te springen.

Dit was het betreurenswaardig einde van het leven van de geniale uitvinder Diesel, die de wereld een nieuw krachtwerktuig schonk, dat thans, ook in ons bedrijf, de benzinemotor verdrongen heeft en dat door allen als onmisbaar wordt beschouwd.

# PERSONALIA

## GEBOORTEN



Laat ons toch eenmaal nog kijken  
Uw mondeke schoon  
Uw oogskens zoet  
Wij kunnen maar nooit van U  
[wijken.]

### HOOFDBESTUUR

MARIJKE bij de h. VAN WIN. A.  
PATRIK bij de h. DE GEYTER A.  
YVES bij de h. GOSELIN O.

### ANTWERPEN

LUC bij de h. DE CAT Jozef (Betekom).  
PAUL bij de h. CANNAERTS Jos (Heist).  
ERIC bij de h. PEETERS Albert (Merksem).  
HILDA bij de h. VAN DE CRUIYS Henri (Turnhout).  
MARLEEN bij de h. ELST Petrus (Brasschaat).  
MONIQUE bij de h. VAN DEUN Jos (Halle).  
JOZEF bij de h. V. D. BROECK Jos (O.L.V. Waver).  
LUDO bij de h. DE MEYER Louis (Brasschaat).  
GISELE bij de h. NAUWELAERS Jozef (Reet).  
ROLANDA bij de h. WILLEMS Joannes (St. Lenaerts).  
FRANCINE bij de h. RAETS Alois (Merksem).

### LIMBURG

RAYMONDE bij de h. BAS Jan (Alken).  
FRANCIS bij de h. CELIS Cesar (Diest).  
RITA bij de h. VANHOLST Emile (St. Lambrechts Herk).  
KAREL bij de h. THOLEN Alfons (Stevort).  
AGNES bij de h. PUT Jozef (Paal).  
GERTRUIDA bij de h. BREPOELS Pierre (Gellik).  
JAAK bij de h. FIDDELAERS Cornelis (Kinrooi).  
LILIANE bij de h. KLEYKENS Remi (Zepperen).  
MARIA bij de h. PURNOT Jozef (Maaseik).

### OOST-VLAANDEREN

LUC bij de h. VANDEVELDE Raoul (Zwijnaarde).  
MARIOLYN bij de h. VAN LAECKEN Bernard (Gent).  
PATRIEK bij de h. DE SMET Gerard (Zwijnaarde).

### WEST-VLAANDEREN

RITA bij de h. HAERYNCK Walter (Kortrijk).

### BRABANT

RONNY bij de h. DELLAERT Georges (Erpe).

JEANINE bij de h. SCHOUKENS Edouard (St-Kwintens-Lennik).  
MARIE-CHRISTINE bij de h. STROOBANTS Guillaume (Bertem).  
MARC bij de h. ROYEMANS Pieter (Asse).  
CARONA bij de h. V. MEERBEKE J.-Baptiste (Wemmel).  
CHRISTIANE bij de h. VANDEROOST François (Anderlecht).  
ELS bij de h. HEYVAERT Frans (Mollem).  
ANDRE bij de h. PEREXEMPEL J.-Pierre (Molenbeek).  
MAGDA bij de h. VAN VLASSELAER Louis (Assent).  
RAYMONDE bij de h. THEUNIS Henri (Neerheilsem).  
JOSEPH bij de h. FROONINCKS Lucien (Wilsele).



## HUWELIJKEN

Daar alleen kan liefde  
[wonen]  
Daar alleen is 't leven zoet  
Waar men stil en onge-  
[dwongen]  
Alles voor elkander doet.

### ANTWERPEN

De h. BOOGAERT L. met Mej. VALGAEREN Lucienne.  
De h. DELLAFAILLE Theofiel met Mej. RAEMDONCK  
Celestina.  
De h. LAMBERTS Willem met Mej. KEVELAERS Angèle.

### LIMBURG

De h. ANTEUNIS Paul Emille met Mej. VANGRIEKEN  
Marie José Louise.  
De h. BLEUS Michel met Mej. STEEGMANS Leonora  
Johanna.  
De h. BLEUS Gustaaf met Mej. STEEGMANS Simonne  
Henriette Elisa.

### OOST-VLAANDEREN

De h. VAN ACKER Marcel met Mej. VANDERVENNET  
Lea.  
De h. STEEMAN Emiel met Mej. DE ROP Irena.

### WEST-VLAANDEREN

De h. SCHUYESMANS Edmond met Mej. THERY Diane.

### BRABANT

De h. DOMBRUORQ J. met Mej. VAN DER HEIDE  
Marie-José.  
De h. ADAMS Cyriel met Mej. PUTSEYS Julia.

## DE MOOIE LOOPBANEN



Motte P.

Is in dienst getreden te Luik, als ontvanger, op 1 oktober 1910. Hij werd stationschef 2<sup>de</sup> kl. benoemd in 1927 en 1<sup>ste</sup> kl. in 1932. Hij bekwam de graad van stelplaatsoverste in 1941 met standplaats te Verlaine.



De Pauw J.-B.

Hij begon zijn loopbaan bij de Buurtspoorwegen op 7 februari 1910 in hoedanigheid van geleider in de stelplaats van Grimbergen, waar hij steeds werkzaam bleef.



Van Houtte L.

Op 1 oktober 1910 begon hij als ontvanger in de Groep Vlaanderen. Drie jaar nadien werd hij tot hoofdontvanger benoemd. Sinds 1920 was hij als controleur gehecht aan de stelplaats van Kortrijk.



Stroobants Ph.

Werd als machinist aangenomen op 27 september 1911 in de Groep Brabant. Hij bracht gans zijn loopbaan door in de stelplaats van Leuven.



Lambert E.

Als stoker aangenomen in de Groep Namen, op 15 juli 1910, werd hij in 1916 bevorderd tot machinist. In 1929 werd hij benoemd tot machinist 1<sup>ste</sup> klas.

# OP HET HOOFDBESTUUR

Met ingang van 1 mei ging de heer François Anhés, huusbewaarder van de gebouwen van het Hoofdbestuur in de Wetenschapstraat, op rust. Hij begon zijn loopbaan als deurwachter, in 1920, na de eerste wereldoorlog te hebben meegemaakt. Met hem verdwijnt de laatste oudstrijder van de oorlog 1914-1918. Hij werd opgevolgd door de heer Vanderhaegen, vroeger als geleider gehecht aan de stelplaats Evere.

\*\*

Het geschiedt zelden dat wij een huwelijk kunnen aankondigen tussen twee agenten van het Hoofdbestuur. Thans hebben wij het genoegen de echtverbintenis mede te delen van mejuffer Conninckx J. (Mecanografie) met de heer Verhasselt R. (Tekens-bureau).

Vermelden wij eveneens het huwelijk van de heer Sevrin Henri (Secre-

tariaat) met mejuffer Van Der Kelen Elza. Onze beste wensen vergezellen de jonggehuwden.

\*\*

Op het einde van de maand juni vernamen wij het droevig nieuws van het plotse overlijden, op de ouderdom van 45 jaar, van de heer Robert Van Caillie (Mecanografie).

Hij trad in dienst in de Groep Vlaanderen, in december 1940. Na de oorlog, in augustus 1945, werd hij overgeplaatst naar het Hoofdbestuur, op de controlediensten, om vervolgens over te gaan naar het Secretariaat van de Mecanografie. Van Caillie, die ongehuwd bleef, was een innemend kameraad, steeds ten dienste van zijn collega's; hij had vrienden in alle diensten, en voor de agenten van de Directie Personeel is het « Bob » die is heengegaan en steeds in hun gedachten zal voortleven.



## Vriendenkring van het Personeel VREUGDE NA ARBEID BRUGGE

Op geestige wijze, en in folkloristische taal voorgedragen verzen, werd ons oudste lid Victor De Waele in de bloemen gezet, en mocht vanwege de Vriendenkring een schaal, vervaardigd in koper, in ontvangst nemen, als blijvend aandenken van zijn vrienden.

Zo gaat « Vreugde na Arbeid » fier over zijn oude trouwe leden.

Daarna kwam onze sympathieke Carette aan de beurt. Hier sprak de voorzitter, diep medevoelend, tot een man die in volle branding van het leven, door het noodlot van zijn arbeid werd weggerukt. Ontroerend ogenblik wanneer hem gezegd werd dat het personeel van Brugge, uit hou en trouwe, zulke vrienden in ere houdt, doch vreugde tevens wanneer hem een geschenk werd aangeboden, en een heildronk op zijn spoedig en algeheel herstel, werd gehouden.

Getrouw aan het Brugse spreekwoord, « Als er bier is in de kan, is de vreugde in de man », werd deze bijeenkomst verder in de beste stemming voortgezet.

Op donderdag 8 mei II. hield « Vreugde na Arbeid » haar eerste Lente-Festvergadering te Knesselare, onder het motto « Levet scone ».

Ons oudste lid, Victor De Waele, 84 jaar oud, werd er gevierd. Inge-lijks onze zwaar beproefde vriend Carette Maurice zou van de partij zijn.

Om 5 u. 30 's namiddags kwamen wij te Knesselare aan, en begaven ons naar het lokaal van de Rederij-kerskamer « Sint-Elooi ». Daar opende de heer voorzitter Schoonoghe de vergadering, en dankte in naam van het bestuur alle aanwezige leden en dames voor hun tegenwoordigheid.



Een  
wedervaren  
van



## Controleur SPEURNEUS

SPEURNEUS : En hoe is het geweest tijdens uw verlof ?

ONTVANGER : Om het rechte te zeggen, ik heb mijn slaapkamer behangen en mijn kelder gewit.

S. : En noemt ge dat ontspanning ?

O. : Ja, maar zaterdag en zondag zijn wij naar de kermis geweest bij familie en wij hebben er ons benen eens goed onder tafel gestoken.

S. : Op een zaterdag nogal ! Dat zal wel deugd gedaan hebben, want 's zaterdags is het hier markttag en dan blijft er niet veel tijd over om te eten.

O. : Dat moogt ge wel zeggen, dan moet ge steeds in zeven haasten wat naar binnen werken.

S. : Ziedaar een van de nadelen van de stiel; vóór enkele dagen las ik een tijdschrift, waarin de steller het absoluut volledig kauwen van de voedings-waren aanbeveelt als wondermiddel tegen alle maagkwalen.

O. : Daar zit veel waarheid in. Wat mij betreft, ik eet langzaam en drink slechts na het eten.

S. : Leest u nooit tijdens de maaltijd ?

O. : Neen, dat heeft mijn vrouw mij al lang afgeleerd.

S. : Van lezen gesproken. Ge hebt zeer zeker het uittreksel met de wijzigingen aan de wegcode, dat de Maatschap-pij aan alle belanghebbenden liet uit-delen, reeds ingezien ?

O. : Ik ben begonnen met alles aan te tekenen wat mij aanbelangt.

S. : Het vraagt heel wat tijd om alles goed te bestuderen, maar volgens mij zijn er steeds TWEE GULDEN RE-GELS te onthouden :

Eerstens STEEDS RECHTS HOU-DEN, ten einde de snellere voertuigen de gelegenheid te geven, zonder moeilik-heden, de autobus voorbij te rijden ;

Tweedens, altijd DE VOORRANG VAN RECHTS eerbiedigen.

O. : Een punt dat zeer belangrijk scheen voor ons, busbestuurders, is waar men zegt « elke bestuurder, die zijn voertuig opnieuw in beweging brengt, moet de andere bestuurders laten voor-gaan ».

S. : Er zijn er nog veel andere. Maar alvorens afscheid te nemen, wil ik uw aandacht vestigen op het feit dat « de bevelen van de bevoegde personen de voorrang hebben boven de verkeersre-gelen ».

O. : Ja, het is reeds gebeurd dat een gemotoriseerde rijkswachter mij een manoeuvre oplegde, dat ik nooit uit eigen beweging had durven doen.

S. : Dat was zeker bij een verkeers-opstopping ? Maar wanneer ge een sleep van 10 tot 12 m. achter u hebt, moet ge toch steeds uit uw ogen kijken, zelfs met de zegen van de rijkswacht.

# HULDE AAN ONZE GEDECOREERDEN !

*Naast het burgerlijk ereteken, dat respectievelijk wordt toegekend na 25 en 35 jaren dienst, kunnen de ambtenaren en agenten van de N.M.V.B., die zekere voorwaarden van ouderdom en graad vervullen en een goed signalement hebben, een benoeming ontvangen in de Nationale Orden : Leopoldsorde, Kroonorde en Orde van Leopold II.*

*Tot in 1951 werd deze eer, in principe, voorbehouden aan de ambtenaren en agenten van het Hoofdbestuur en aan de Directeurs en Ingenieurs van de Groepen.*

*Ten gevolge van een wijziging van het algemeen toekenningsreglement van de Nationale Orden aan het personeel van de openbare diensten, worden de benoemingen en bevorderingen, die sinds 1952 werden onderbroken, hernomen en de toekenning van deze eretekens werd uitgebreid tot al de agenten van de N.M.V.B.*

*Deze dubbele omstandigheid is oorzaak van het betrekkelijk groot aantal eretekens, dat toegekend werd door drie Koninklijke Besluiten van 31 mei en die veel namen bevatten van oprustgestelde ambtenaren en agenten.*

*Anderzijds kent het besluit van 13 juni eretekens toe behorend tot de beweging van 8 april 1958.*

\*

\*\*

Vermelden wij in de eerste plaats dat de heer Hoens, R., Directeur-Generaal, bevorderd werd tot de waardigheid van Commandeur in de Leopoldsorde.

\*

\*\*

*Hier volgen dan de namen van de gedecoreerden van het Hoofdbestuur en van de Groepen.*

## HOOFDBESTUUR

### LEOPOLDSORDE

#### Commandeur

De Cock, E.  
Van Lul, R.  
Vrielynck, W.  
Robin, E.

Directeur  
Inspecteur-Generaal  
Adj. Directeur-Generaal  
Directeur

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

Hoofdinspecteur  
Hoofdingenieur  
Rechtsk. Adv.-Dienstchef  
Rechtskundig Adviseur  
E.a. Ingenieur-Dienstchef  
Inspecteur

### ORDE VAN LEOPOLD II

#### Commandeur

Van Hemeldonck, L.  
Rousseau, M.  
Declercq, R.  
Swinnens, P.

Directeur  
Directeur  
Inspecteur-Generaal  
Directeur

### LEOPOLDSORDE

#### Ridder

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

Bureauchef  
>  
>  
E.a. Inspecteur  
>  
>  
Inspecteur  
Bureauchef  
Adjunct Adviseur

### LEOPOLDSORDE

#### Officier

Sirjacobs, J.  
Vermeiren, U.

Hoofdingenieur  
Hoofdinspecteur

### KROONORDE

#### Ridder

Dekegel, Ch.  
Mathieu, F.  
Decroës, F.  
Glibert, A.  
De Múelenaere, M.

Inspecteur  
E.a. inspecteur  
>  
>  
Bureauchef

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

Onderbureauchef  
>  
>  
Onderbureauchef-keurder  
Onderbureauchef

### ORDE VAN LEOPOLD II

#### Officier

Chantrenne, G.  
Romain, A.

Adjunct Adviseur  
Hoofdinspecteur

### ORDE VAN LEOPOLD II

#### Ridder

Hougardy, F.  
Hustin, P.

Opsteller  
>

Cauwenbergh, E.  
Dujeux, M.

Opsteller  
»

Paten, Ch.

Zilveren Palmen  
Autobestuurder

KROONORDE  
Gouden Palmen

Gouden Medaille  
Ea. Deurwachter

Loux, R.

Hulpklerk

Vande Putte, L.

## GROEP ANTWERPEN

### ORDE VAN LEOPOLD II

Commandeur

Vermeire, F.

Directeur

### LEOPOLDSORDE

Ridder

Cuvelier, R.

Technisch Inspecteur

### WEDDETREKKENDEN

#### LEOPOLDSORDE

Officier

Nyen, W.

E.a. Ingenieur-Dienstchef

#### KROONORDE

Ridder

Van Aelst, A.

Bewegingschef 1° kl.

Daems, F.

Dienstchef 1° kl.

Didal, J.

Werkmeester 1° kl.

Raats, H.

Dienstchef 2° kl.

Mastbooms, F.

Bewegingschef 1° kl.

#### KROONORDE

Officier

Engels, F.

Dienstchef 1° kl.

### ORDE VAN LEOPOLD II

Ridder

Wuyts, P.

Klerk 1° kl.

### ORDE VAN LEOPOLD II

Officier

Spelmans, A.

Dienstchef 1° kl.

#### Gouden Palmen

Pluym, J.

Controleur

Bluckens, V.

Klerk 2° kl.

De Wachter, V.

Onderrichter

### LOONTREKKENDEN

#### KROONORDE

Zilveren Palmen

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.  
Geluyckens, A.

Gouden Medaille

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 Menxel, A.  
Vercammen, P.  
Wollants, E.  
De Wachter, J.  
Valckx, J.  
Schepers, L.  
Van Camp, A.  
Van der Wangen, P.  
Verstappen, J.  
De Schepper, P.  
Hertefeldt, P.  
Lodewijckx, A.  
Van der Biesen, Th.

### ORDE VAN LEOPOLD II

Gouden Medaille

Torfs, J.  
Van den Kieboom, J.

## GROEP LIMBURG

### ORDE VAN LEOPOLD II

Officier

Van Autgaerden, L.

Directeur

### ORDE VAN LEOPOLD II

Ridder

Stas, A.

Bewegingschef 2° kl.

Janssen, H.

Klerk 1° kl.

Greven, P.

Klerk 1° kl.

Vanaubel, L.

Bewegingschef 2° kl.

Driesen, E.

Meestergast 1° kl.

### WEDDETREKKENDEN

#### ORDE VAN LEOPOLD II

Officier

Valkenburg, A.

Dienstchef 1° kl.

#### KROONORDE

Gouden Palmen

Van Diest, P.

Dienstchef 1° kl.

Nyst, J.

Meestergast

### LOONTREKKENDEN

#### KROONORDE

Zilveren Palmen

Vandevorst, L.  
Buckers, J.

Eurlings, J.  
Maes, J.  
Siborgs, L.  
Sneyers, J.  
Breels, A.  
Peeters, J.

Marchal, P.  
Coninx, M.

Gouden Medaille

Houbrechts, J.  
Houbrix, L.

Jeurissen, J.  
Janssen, A.  
Kempeneers, H.

Schoofs, Em.  
Verstraeten, J.  
Lantin, Fr.

Panis, G.  
Reynders, L.  
Lambigts, P.

## GROEP WEST-VLAANDEREN

### LEOPOLDSORDE

Officier

Storms, F.

Directeur

De Leger, E.  
De Jaeger, K.  
Bert, K.  
D'Hondt, L.

Klerk 1° kl.  
Stelplaatschef 1° kl.  
Meestergast 1° kl.  
Bewegingschef 2° kl.

### WEDDETREKKENDEN

#### KROONORDE

Ridder

Vandemaele Dienstchef 1° kl.  
Barbary, A. Opziener  
Goetgebeur, P. E.a. Klerk  
Leerman, A. Opziener  
Pintelon Opziener  
Snauwaerts, R. E.a. Klerk  
Struyf, A. Baan en Werkchef  
Vermeersch, L. Bewegingschef 1° kl.  
Zwaenepoel, O. E. a. klerk  
Blomme, I. Bureloverste

#### ORDE VAN LEOPOLD II

Ridder

Deceuninck, E.

Klerk 1° kl.

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

#### KROONORDE

Gouden Palmen

Opzichter banen en werken  
Controleur  
Klerk 2° kl.  
Controleur  
Hulpklerk  
Hulpklerk  
Controleur  
Klerk  
Controleur  
Dactylograaf  
Onderrichter  
Controleur  
Statiechef 1° kl.  
Klerk  
Onderrichter

### LOONTREKKENDEN

#### KROONORDE

Ridder

Verduyn, A.

Zilveren Palmen

David, J.  
Devos, H.  
Lips, R.  
Picarelle, A.  
Raes, A.  
Rossey, K.  
Van Nieuwenhuysc, E.  
Verfaille, J.  
Vyncke, A.  
Vincke, H.  
Borrey, B.  
Costenoble, J.  
Declerf, 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.

Gouden Medaille

Degroos, O.  
Bartholomeus, G.  
De Bal, A.  
Deman, A.  
Desmedt, V.  
Devisschere, O.  
Devuyt, A.  
Ditellieu, A.  
Lagast, A.  
Daresceau, 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.  
Aspeslagh, J.

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

#### ORDE VAN LEOPOLD II

Gouden Medaille

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

## GROEP OOST-VLAANDEREN

### ORDE VAN LEOPOLD II

Officier

Cosyns, L.

Directeur

Hollebeke, O.  
Thienpont, E.

Bewegingschef 1° kl.  
Werkmeester 1° kl.

### WEDDETREKKENDEN

#### KROONORDE

Officier

Desimpel, K.  
Ossola, F.

Dienstchef 1° kl.  
Dienstchef 1° kl.

Ridder

Audry, A.

Dienstchef 1° kl.

### ORDE VAN LEOPOLD II

Ridder

Gilson, E.  
Van Rijsselberghe, G.  
Van de Velde, H.

Klerk 1° kl.  
Stelplaatschef 1° kl.  
Stelplaatschef 1° kl.

#### KROONORDE

Gouden Palmen

Van Swol, F.  
Goossens, E.

Onderrichter  
Controleur

LOONTREKKENDEN

KROONORDE  
Zilveren Palmen

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

Gouden Medaille

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

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

ORDE VAN LEOPOLD II

Gouden Medaille

Van Wanseele, G.

GROEP BRABANT

ORDE VAN LEOPOLD II

Commandeur

Cuvelier, J.

Directeur

WEDDETREKKENDEN

LEOPOLDSORDE

Officier

Hellebuyck, D.

Hoofdingenieur

ORDE VAN LEOPOLD II

Officier

Verschaeve, P.  
Bricout, A.  
Timmermans, R.

E.a. Ingenieur  
Dienstoverste 1° kl.  
Dienstoverste 1° kl.

KROONORDE

Ridder

Denis, L.  
Van den Hoof, G.  
Van Sina, A.  
Dubois, A.  
Van Cam, E.  
Van Hove, G.  
Daubies, J.  
Dierickx, T.  
Devos, V.  
Limpach, G.  
Petit, R.

Dienstoverste 1° kl.  
Dienstoverste 1° kl.  
Dienstoverste 1° kl.  
Dienstoverste 1° kl.  
Werkmeester 1° kl.  
Dienstoverste 2° kl.  
Bewegingsoverste 1° kl.  
Dienstoverste  
Bewegingsoverste 1° kl.  
Werkmeester 1° kl.  
Dienstoverste 2° kl.

ORDE VAN LEOPOLD II

Ridder

Jadot, C.  
Lambrechts, J.  
Van Meensel, J.B.  
Roggen, J.

Klerk 1° kl.  
Stelplaatsoverste 1° kl.  
Klerk 1° kl.  
Stelplaatsoverste 1° kl.

KROONORDE

Gouden Palmen

Candries, H.  
Gints, E.  
Jacobs, J.B.  
Kragmans, H.  
Lantereens, C.  
Schoeters, J.  
Verbeyst, A.  
De Groef, P.  
Roeland, J.  
Swaelens, J.B.  
Schouten, V.  
Van Hooland, L.  
Vergalle, T.  
Vermaelen, A.  
Van Lint, P.  
Jordens, J.  
Naets, L.  
Tree, Xav.  
Van Linter, G.

Statieoverste 1° kl.  
Hulpklerk  
Controleur  
Controleur  
Statieoverste 1° kl.  
Controleur  
Hulpklerk  
Controleur  
Controleur  
Hulpklerk  
Controleur  
Controleur  
Hulpklerk  
Controleur  
Controleur  
Klerk 2° kl.  
Controleur  
Klerk 2° kl.  
Controleur  
Controleur  
Controleur

LOONTREKKENDEN

KROONORDE  
Gouden Palmen

Claevermans, H.  
Jacques, J.  
Kirsch, R.  
Jacquet, F.  
Nackaerts, L.  
Puttevels, 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.  
Rollemann, G.  
Stouffs, J.B.  
Vandenbosch, H.  
Segers, Fr.  
Beckmans, 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.  
Sonvie, L.  
Tersage, Alb.  
Vandevelde, M.

Gouden Medaille

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.  
Duponcelle, O.  
Hugo, V.  
Fontaine, G.  
Hazard, P.  
Bernardin, H.  
Vander Zeypen, J.  
Cassauwers, H.  
Stass, 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, Arth.  
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 Oosterwijk, J.B.  
Weyverkens, Alb.

#### ORDE VAN LEOPOLD II

Gouden Medaille

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

### GROEP HENEGOUWEN

#### ORDE VAN LEOPOLD II

Commandeur

Kennes, Ch.

Directeur

#### WEDDETREKKENDEN

#### LEOPOLDSORDE

Officier

Hanappe, C.

Hoofdingenieur

#### ORDE VAN LEOPOLD II

Officier

Liégeois, J.

Dienstoverste 1<sup>o</sup> kl.

#### LEOPOLDSORDE

Ridder

Rousseau, L.  
Byl, R.

Dienstoverste 1<sup>o</sup> kl.

Dienstoverste 1<sup>o</sup> kl.

#### LOONTREKKENDEN

#### KROONORDE

Zilveren Palmen

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

Gouden Medaille

Berlemont, J.  
Braeckeveldt, L.  
Colon, O.  
Fontaine, R.  
Goret, V.  
Goret, Ed.

Hubeau, Z.  
Mevr. Lebrun, Alice.  
Legrand, A.  
Mauroy, P.  
Mej. Payez, Elisa.  
Vanderbecque, A.  
Berghen, P.  
Cantinau, 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.

#### KROONORDE

Ridder

Lepomme, L.

Dienstoverste 1<sup>o</sup> kl.

#### ORDE VAN LEOPOLD II

Ridder

Detaille, A.  
Desalle, R.  
Detry, L.  
Yernaux, F.

Meestergast 1<sup>o</sup> kl.  
Meestergast 1<sup>o</sup> kl.  
Stelplaatsoverste 1<sup>o</sup> kl.  
Klerk 1<sup>o</sup> kl.

#### KROONORDE

Gouden Palmen

Bertiaux, L.  
Charles, O.  
Tondou, A.  
Durieux, P.  
Gillet, J.

Klerk 2<sup>o</sup> kl.  
Controleur  
Controleur  
Meestergast  
Controleur

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

#### ORDE VAN LEOPOLD II

Gouden Medaille

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

## GROEP LUIK

<b>ORDE VAN LEOPOLD II</b>			<b>Ridder</b>
	Commandeur Directeur	Longdoz, D. Narinx, G.	Dienstoverste 1 <sup>e</sup> kl. Dienstoverste 1 <sup>e</sup> kl.
Wilsens, W.			
<b>WEDDETREKKENDEN</b>			
<b>KROONORDE</b>		<b>ORDE VAN LEOPOLD II</b>	
Officier		Ridder	
Kruyfhoofd, L.	E.a. Ingenieur	Happart, L.	Stelplaatsoverste 1 <sup>e</sup> kl.
<b>LOONTREKKENDEN</b>			
<b>KROONORDE</b>			
Zilveren Palmen			
Bourdouxhe, J.	Vanhaeren, J.		Vreven, J.
Cornet, H.	Boulanger, F.		Dirix, J.B.
Evelette, Ach.	Castadot, G.		Hubin, R.
Granville, Arth.	Paques, G.		Tibo, P.
Marchoul, Isid.			Coulon, O.
Paquay, G.			Baeten, L.
Riga, E.			Braine, M.
Comonth, P.			Hopmans, E.
Dossin, L.			Lahaye, J.
Ernest, J.			Lismont, Chr.
Mullender, H.			Vermeeren, J.
Benaets, V.			
	<b>Gouden Medaille</b>		
	Cloesen, D.		
	Eben, L.		
	Foret, C.		
	Hariga, R.		
	Jonas,		
	Lindekens, E.		
	Mignolet, Th.		
	Nys, H.		
	Pirotte, P.		
	Morhay, J.		
	Paquay, O.		
			<b>ORDE VAN LEOPOLD II</b>
			Gouden Medaille
			Jamart, J.
			Pirlot, P.

## GROEP NAMEN-LUXEMBURG

<b>LEOPOLDSORDE</b>			<b>KROONORDE</b>
Commandeur			Ridder
	Directeur	d'Hoop, A. Habran, W.	Dienstoverste 1 <sup>e</sup> kl. Dienstoverste 2 <sup>e</sup> kl.
Dulieu, H.			
<b>WEDDETREKKENDEN</b>			
<b>KROONORDE</b>		<b>LEOPOLDSORDE</b>	
Officier		Ridder	
Anslot, G.	Dienstoverste 1 <sup>e</sup> kl.	Dispy, G.	Stelplaatsoverste 1 <sup>e</sup> kl.
		Gemine, D.	Klerk 1 <sup>e</sup> kl.
		Mahoux, E.	Bewegingsoverste 2 <sup>e</sup> kl.
		Eloy, L.	Meestergast 1 <sup>e</sup> kl.
		Vierset, C.	Stelplaatsoverste 1 <sup>e</sup> kl.
		Van Hulst, L.	Bewegingsoverste 2 <sup>e</sup> kl.
<b>ORDE VAN LEOPOLD II</b>			
Officier			
Royen, H.	E.a. Ingenieur-Dienstchef	Godfroid, L.	
		Philippe, A.	Klerk 2 <sup>e</sup> kl.
		Rollin, L.	Statieoverste 1 <sup>e</sup> kl.
		Solbreux, A.	Statieoverste 2 <sup>e</sup> kl.
		Ramelot, J.	Meestergast
		Harth, J.B.	Opzichter Weg en Werken
			Controleur
<b>ORDE VAN LEOPOLD II</b>			
Ridder			
Delneste, L.	Dienstoverste 1 <sup>e</sup> kl.		
<b>LOONTREKKENDEN</b>			
<b>KROONORDE</b>			
Zilveren Palmen			
Barbasson, L.	Feiereisen, J.P.		
Delcourt, F.	Ernoult, G.		
Devahive, E.	Garot, F.		
Divoy, O.	Hussin, A.		
Dieudonné, J.	Lapierre, V.		
	Lejeune, J.B.		
	Matagne, E.		
	Sacré, W.		
	Montellier, G.		
	Demarteau, E.		
			<b>Gouden Medaille</b>
			Closquet, W.
			Darte, L.
			Dieudonné, Fr.
			Goedert, J.P.
			Guiot, J.
			Nique, G.
			Maréchal, N.
			Picard, Arm.

# ★ ————— DE VEILIGHEID OP DE WEG ————— ★

Bescherming van voetgangers door lichtweerkaatsende gordels.

Van een artikel van de heer Alvar Thorson, Directeur van het Nationaal Zweeds Veiligheidsinstituut, verschenen in La Revue Internationale de la Circulation et de la Sécurité Routière, uitgegeven voor de O.T.A., geven wij volgend uittreksel :

Omstandigheden in dewelke het voertuig van de waarnemers zich bevond wanneer het de voetganger naderde.	Afstand in meters waarop de voetganger zichtbaar werd.		
	Zwarte klederen dragend, zonder lichtweerkaatsende stoffen.	Donker blauwe overjas, grijze golfbroek, lichte grijze kousen, geen lichtweerkaatsende stoffen.	Dragende 5 cm brede banden, in een witte lichtweerkaatsende stof.
Observatievoertuig met weglichten.			
A) geen voertuig uit de tegenovergestelde richting	129	138	450
B) voertuig uit de tegenovergestelde richting met kruisingslichten	114	133	450
C) voertuig uit de tegenovergestelde richting met verblindende lichten.	91	110	400
Observatievoertuig met kruisingslichten.			
A) geen voertuig uit de tegenovergestelde richting	27	34	150
B) voertuig uit de tegenovergestelde richting met kruisingslichten	26	32	131
C) voertuig uit de tegenovergestelde richting met verblindende lichten.	22	31	100

Deze cijfers geven klaar en duidelijk het voordeel aan, dat de voetgangers, fietsers, bromfietzers, evenals de werklieden, die 's nachts op de wegen werken, geboden wordt bij het dragen van klederen, armbanden en gordels bestaande uit lichtweerkaatsende stoffen.

## BESCHERMT U TEGEN DE GEVAREN OP DE WEG

Sinds 1956 heeft de Algemene Veiligheidsdienst dergelijke maatregelen aanbevolen en heeft hij een gordel gekozen, die beantwoordt aan de hierboven uitgedrukte veiligheidsvereisten.

Elke agent, bezorgd om zijn eigen veiligheid, zal zich tot zijn afgevaardigde van de veiligheid wenden om dergelijke gordel te bestellen. — Prijs: 57,— F.

### IN N.M.V.B.-AUTOBUSSEN

## Met de Belgische Pers doorheen de Mergelstreek

De Vereniging van de Belgische Pers organiseert jaarlijks, voor de dagbladschrijvers en hun familie, een verrassingsreis naar een bepaalde streek van ons land. De handelsdienst en de persdienst van de N.M.B.S. verlenen hieraan volledige medewerking evenals de N.M.V.B., waarop in het algemeen beroep wordt gedaan wanneer het gezelschap de grote spoorweg moet verlaten.

Dit jaar kwam de Mergelstreek, gelegen in het zuidoosten van de provincie Luxemburg aan de beurt. Op zondag 25 juni stapten zowat 180 personen, komende van



De oude olm te Gérardville.

Antwerpen, Gent, Luik, Charleroi, Brussel en andere delen van het land, te Marbehan uit de trein en namen plaats in de autobussen van de N.M.B.S., die hen allereerst naar Montauban voerden waar de Romeinse ruïnes werden bezichtigd. In deze onlangs ontdekte puinen trok vooral het half verheven beeldhouwwerk, een graanmaaimachine voorstellend, de aandacht. Deze machine, die alleen de aren afknipte, werd beschreven door Plinius-de-Jonge (62-120 na J.-Chr.).

Na de ontvangst op het stadhuis van Virton deden de leden van de Belgische pers zich te goed aan de gastronomische specialiteiten van de streek, om nadien met vijf mooie autobussen van de N.M.V.B., van de stelplaats Florenville, de reis verder te zetten. De ploeg autobusbestuurders werd geleid door de heer Chantraine, stationschef. Op de weg naar Orval werd door de karavaan halte gehouden te Gérardville om een oude olm te bewonderen, geplant in 1152 en dood sinds 1876. In zijn stam werd een schuilplaats voor zes personen gemaakt.

Na het bezoek aan de abdij van Orval, kunstvol heropgebouwd door de Gentse oud-aannemer en oorlogsinvaliden Dom Van der Cruyssen, deden de deelnemers een boottocht op de Semois, tussen Chiny en Lacuisine. Deze zeer gesmaakte uitstap, in kleine schuiten, zal nog lang in het geheugen blijven.

Na het panorama van Florenville te hebben bewonderd, namen de deelnemers opnieuw plaats in onze autobussen, die hen naar Marbehan brachten. De perfecte houding van onze autobusbestuurders en hun behendigheid aan het stuurwiel deden alle eer aan de N.M.V.B.

# De Veiligheidswedstrijd

STAND VAN DE PLOEGEN OP 30 JUNI 1958.

Wij herinneren er vooreerst aan dat deze commentaar alleen de globale uitslagen per ploeg en per Groep beoogt en niet de individuele uitslagen.

71 % der ploegen komen voor op deze tabel (méér dan 50 dagen zonder ongeval). Een mooi resultaat.

Slechts 6 ploegen bij deze die méér

dan 100 dagen zonder ongeval werkten keerden naar de startlijn terug. En 13 ploegen namen hun plaats over.

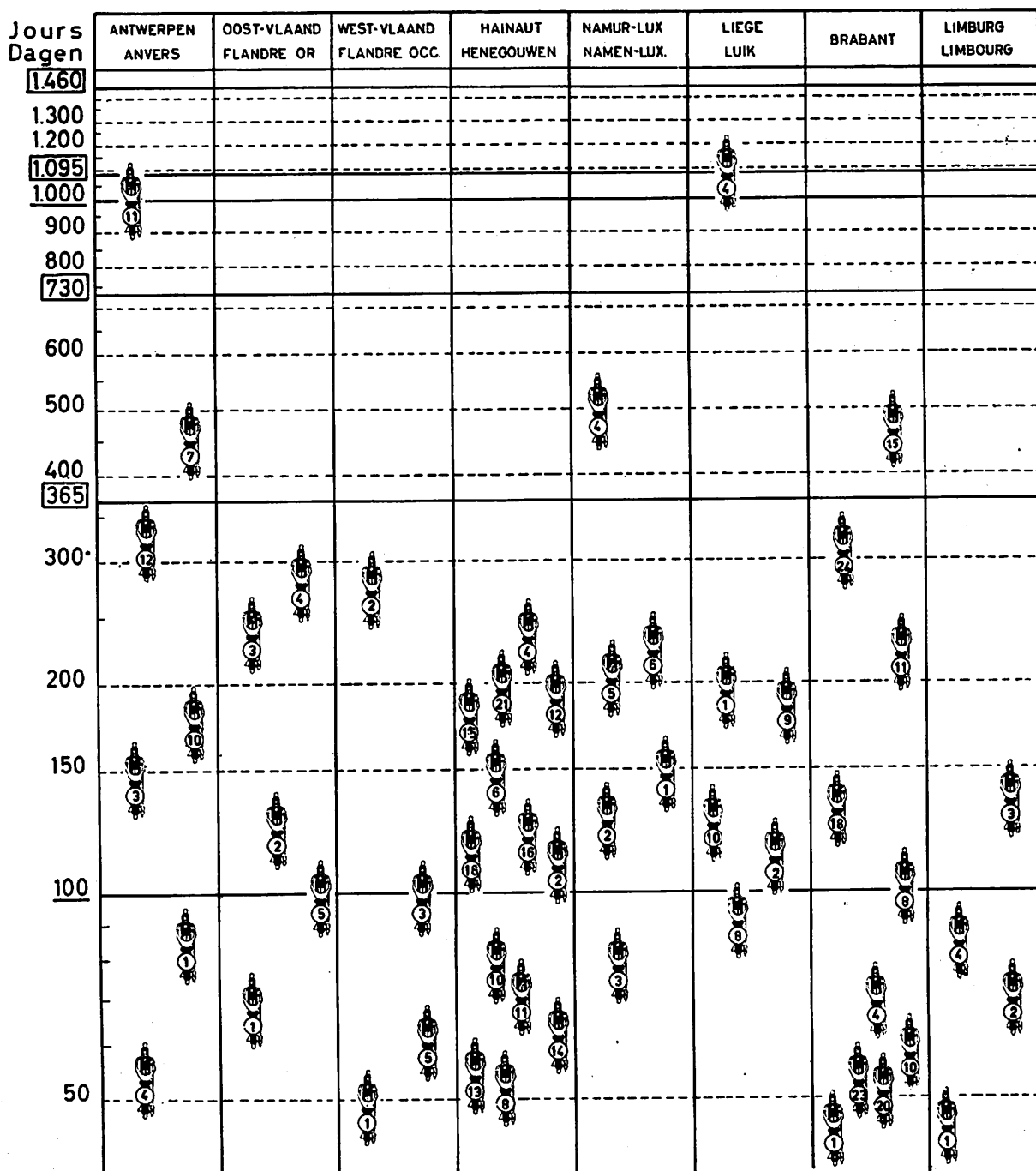
Antwerpen verdient een pluim met haar 2°, 5° en 6° plaats in de algemene rangschikking.

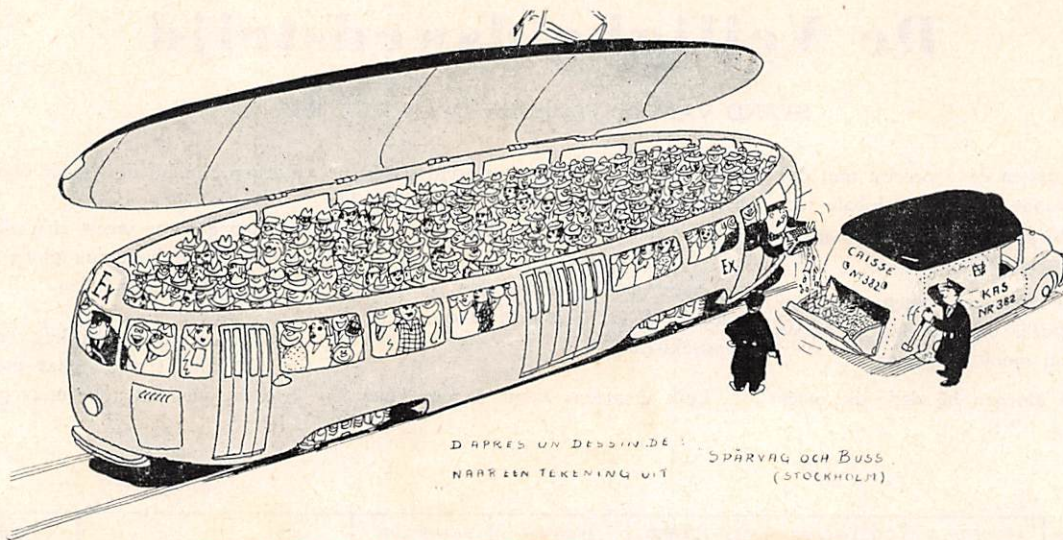
Luik eveneens want 6 van haar 7

ploegen zijn bij de « méér dan 100 ».

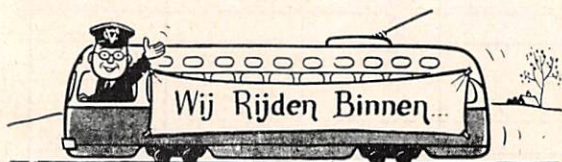
Henegouwen weert zich allengs heviger en in Brabant zou ploeg 24 wel de 365 dagen kunnen halen.

Dat niemand zich late ontmoedigen en dat allen streven naar méér Veiligheid en dus ook naar meer geluk.





## WENSDROOM VAN DE TRAMMAATSCHAPPIJ



### Oprustgestelde Agenten in de Groepen

Maanden mei-juni 1958	Dienst-jaren	Groep
VERSMISSEN A., ontvanger . . . . .	33	Antwerpen
PELLIS P., el. geleider . . . . .	32	»
VAN VUCHT P., ontvanger . . . . .	32	»
PAUWELS H., el. geleider . . . . .	23	»
DEVOLDER A., ontvanger . . . . .	39	West-Vlaand.
EXPEELS L., hoofdontvanger . . . . .	39	»

VAN DE VELDE H., el. geleider . . . . .	33	»
DE GROOTE M., ontvangster . . . . .	28	»
MONBALIU F., ontvanger . . . . .	24	»
VAN DE VELDE H., stelpl. overste 1 <sup>o</sup> k. . . . .	48	Oost-Vlaand.
VAN ERTVELDE R., keurwerkman . . . . .	34	»
HUTSE E., ontvanger . . . . .	22	»
DE PAUW J.-B., el. geleider . . . . .	40	Brabant
CHRISTENS E., el. geleider . . . . .	35	»
KUMPS G., el. geleider . . . . .	30	»
BINAME A., controleur . . . . .	48	Luik
DEMOL G., klerk 1 <sup>o</sup> kl. . . . .	21	»
PAIROUX V., baanwerker . . . . .	39	Namen-Luxem.
LEJEUNE J., ploegbaas . . . . .	34	»
THIRIFAYS F., baanwerker . . . . .	31	»
DEWANDELEER J., el. geleider . . . . .	33	Henegouwen
TRENCHANT E., keurwerkman . . . . .	32	»
DIEU A., brigadier . . . . .	25	»
PONCHAUT P., baanwerker . . . . .	17	»

## Onze Buurtspoorwegen

Tweemaandelijks tijdschrift uitgegeven door de N.M.V.B.

Aangesloten bij de Vereniging van Belgische Personeelsbladen  
Redactie : Wetenschapstraat, 14.  
BRUSSEL

Tel. : 11 59 90 — Post : 135  
Postrekening : n<sup>o</sup> 32 27  
Oplage : 7.100 ex.

Prijs van het abonnement voor niet-personeelsleden :

België . . . . . 25 F  
Buitenland . . . . . 30 F

Drukkerij : GRAPHICA, Brussel

## Wanneer vertrekt mijn bus ?

In sommige steden van het land kan men autobussen van de N.M.V.B. aantreffen, die op de voorruit een soort kalender dragen. Het is echter een apparaat, ontworpen en vervaardigd in onze werkhuisen te Destelbergen, dat het vertrekuur van het voertuig aanduidt.

In autobusstations en op plaatsen waar verscheidene autobussen vertrekken is dit vooral nuttig, daar soms twee of meer autobussen dezelfde bestemming op de richtingsfilm aangeven.

Nu weet de reiziger niet alleen welke bus hem op zijn bestemming zal brengen, maar tevens over hoeveel tijd hij nog kan beschikken.

