

Omze

BUURTSPORWEGEN

2^e JAAR - - Nr 11

PERIODIEK TIJDSCHRIFT VOOR HET PERSONEEL VAN DE N.M.V.B.
Redactie : Wetenschapstraat 14, Brussel.

DECEMBER 1947



(FOTO SERGYSELS C.G.T.)

Wij wensen U



1948

Veel
geluk
en
Doorspoed
in
het Jaar

ONS ROLLEND MATERIEEL en zijn geschiedenis

ALS er een domein bestaat waarin de techniek een evolutie heeft meegemaakt en het blijft voort doen, dan is het wel dit der vervoersmiddelen.

Zuurkijkers zullen opmerken dat men van vooruitgang niet veel bemerkt op sommige buurtlijnen.

Zeker, op vele lijnen nog wordt materieel gebruikt uit vooroorlogse tijden, maar als wij daarnaast ons modern materieel voor elektrische tractie vergelijken met dit der private maatschappijen in België, hebben wij het recht fier te zijn.

Een feit staat echter vast, namelijk dat het moeilijk wordt de verscheidene types van rijtuigen, die in dienst gesteld werden tussen 1885 en 1900, ongewijzigd terug te vinden.

De meeste van deze rijtuigen zijn op ons net nog in dienst, maar in het buitenland, wegens het opgeven van zekere lijnen, wordt het oude materieel naar het oud ijzer verwezen.

In Holland, heeft de *Stichting Tramway Archief* enkele types van die rijtuigen teruggekocht.

Het is het enig soortgelijke museum dat wij kennen.

In Amerika heeft er een groep *Tramfans* (fan voor fanatiek) een lijn afgekocht met stelplaats en rijtuigen. De leden van de club herstellen en poetsen de rijtuigen op onder hun vrije tijd en 's Zondags rijden ze uit, terwijl ieder op zijn beurt bestuurt. Dat is ook een manier van doen, om het oude materieel in ere te houden!

De N.M.B.S. heeft een andere oplossing gevonden. In verscheidene leercentra heeft zij, onder vorm van wedstrijd, verscheidene kleine modellen van rijtuigen en machines (van 1 meter lengte ongeveer) door ploegen leerjongens doen vervaardigen. Zekere modellen zijn echte kleine wonderen en hebben een jaar geldige gemeenschappelijke arbeid gekost.

Wat ons betreft, wij zullen trachten in *Onze Buurtspoorwegen* regelmatig een photo te geven van oud materieel en er enkele technische details aan toevoegen.

Eerst en vooral moet er aan herinnerd worden dat de reeksen rijtuigen « A » oorspronkelijk gebouwd werden voor een spoorbreedte van één meter.

« B » voor een spoorbreedte van 1,067 m.

« C » voor een spoorbreedte van 1,435 m.

De hieronderstaande photo toont een rijtuig B. 1355 door de Franco-Belge verwezenlijkt, ten gevolge van een vergunning van 1 April 1897.

Dit rijtuig is met « bissels » (éénassig draaistel) uitgerust; de aswijdte bedraagt 4,5 meter, hetgeen het grote kenmerk der rijtuigen type De Rechter vormt.

De eerste exemplaren werden voor

Limburg bestemd. Zo komt het, dat men nog de 1354, reeks A, in dienst vindt te Luik, namelijk te Rocour; het centrale balkon is echter gesloten.

Deze verandering, gebracht aan het originele type, vindt men terug bij zekere rijtuigen in dienst te Merksem en te Blauwhoef.

Er werd ons gemeld dat twee exemplaren van het originele type, de A 1352 en de A 1357, nog bestaan te Geluwe en te Hamme, en dat de A 1353 werd omgevormd te Charleroi volgens het type 1560 te Brussel.

Te Marloie, werden de rijtuigen B 1350 - 1352 en 1353, B 1750, 1751 en 1755 die van hetzelfde type zijn, in 1937 omgebouwd tot « radiatorijtuigen » met een balkon aan de uiteinden om de reizigers, aangebracht door de N.M.B.S. -radio-trein te vervoeren.

We hebben ook vernomen dat de A 1754 en de A 1756 in reserve staan in de stelplaats te Rocour. Zekere soortgelijke rijtuigen werden te Brussel benutigd maar onder de oorlog, ten einde de overbelasting te kunnen dragen, verving men de « bissels » door een vast wielstelsel.



« ONZE BUURTSPOORWEGEN »

Indien U vrienden hebt, die belang stellen in de tramwayexploitatie, raad hen aan zich te abonneren op *Onze Buurtspoorwegen*.

Jaarlijks abonnement :

— gratis voor alle leden van het personeel,

— voor de agenten op rust : 15 fr.,

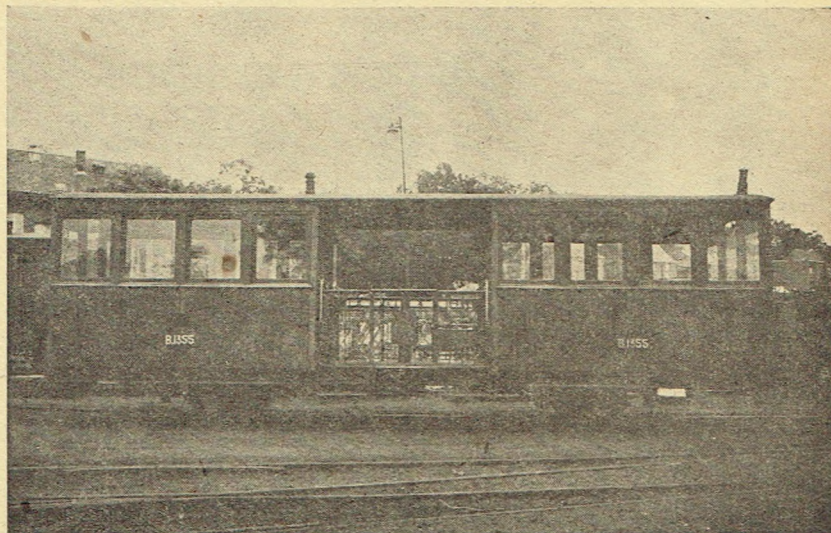
— voor het publiek : 20 frank.

Te storten op P. C. R. n° 32.27 N. M. V. B., 14, Wetenschapstraat, Brussel. Op de talon vermelden « abonnement *Onze Buurtspoorwegen* ».

Prijs per nummer : 4 frank.

Gelieve geen « postmandaat » te zenden.

De foto op de omslagbladzijde stelt het standbeeld voor van Sint-Jan Nepomucenus te Brugge. De trams der stad Brugge worden door de N. M. V. B. geëxploiteerd. De foto werd genomen op een brug waarover 'de n° 1 loopt, die de verbinding tussen het station en Assebroek verzekert.



De Heer Léon JACOBS

GROOT-OFFICIER IN DE LEOPOLDSORDE.

« Onze Buurtspoorwegen » kan zijn lezers met genoeg mededelen, dat het Z. K. H., de Prins Regent, behaagde onze Ere-Directeur-Generaal, de Heer Léon Jacobs, tot de waardigheid van Groot-Officier in de Leopoldsorde te verheffen, uit dankbaarheid voor de talrijke diensten aan de Buurtspoorwegen bewezen.

Ter gelegenheid van de overhandiging van het juweel, heeft de H. Graaf Louis de Lichtervelde, Voorzitter van de

Raad van Beheer, een receptie aangeboden in het Huis van de Leopoldsorde.

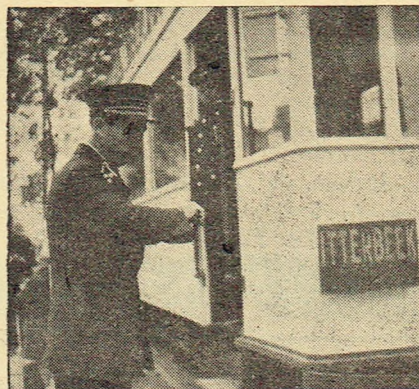
In aanwezigheid van alle leden van de Beheerraad, van de H. De Vos, Directeur-Generaal, van de hogere ambtenaren der N. M. V. B., van de afgevaardigden en vroegere afgevaardigden der Regeering, bracht de H. Graaf Louis de Lichtervelde een wel verdiende hulde aan de vroegere Directeur-Generaal, die bedankte en op al zijn medewerkers de eerbetuigingen overbracht die hem toegekend werden.



De heer Voorzitter van de Raad van Beheer overhandigt het juweel aan de heer L. JACOBS.

Het naleven van de Dienstregeling.

De stiptheid, moeder van de regelmatigheid, is een der eerste plichten van de tramman. Elke tramman die waardig is die naam te dragen, moet het voorbeeld geven om de dienstregeling na te leven tot op een minuut na.



Wanneer U in de gelegenheid geweest zijt in een buurtrein een reiziger gade te slaan, die voortdurend zenuwachtiger wordt, angstige blikken op zijn uurwerk werpt en de ontvanger voortdurend ondervraagt, dan zult U wel in Uw binnenste een weinig schaamte gevoeld hebben over het gedrag van deze « trein » die zich gedraagt als een lomperd, die zijn woord niet houdt.

Deze reiziger had gerekend op een aankomst aan een wel bepaald uur en nu zou hij zichtbaar gans zijn voorgenomen plannen moeten veranderen of verzaken.

Wat denkt zulk een reiziger over de Buurtspoorwegen?

Het behouden van de stiptheid vergt waakzaamheid, een geest van discipline, een bestendige krachtinspanning.

De cliënt, die dóór de tram niet op tijd ter bestemming gebracht wordt, is om zo te zeggen bestolen.

**Wattman,
kijk op uw uurwerk aan
de voornaamste
stilstanden, want:
WIJ MOETEN
« OP TIJD » ZIJN.**

De Brusselse pers gaf onlangs een zekere ruchtbaarheid aan de proefnemingen met een Amerikaanse P. C. C.-wagen op het Brusselse stadsnet.

Weet U, dat de N. M. V. B. de eerste Maatschappij is die 24 rijtuigen van het P. C. C. type bestelde? Het wielentstelsel en het electrisch gedeelte werden uit Amerika ingevoerd, terwijl de aanbouw van het onder- en bovenstel en de afwerking toevertrouwd werden aan « La Brugeoise ».

EEN P.C.C. CAR TE BRUSSEL



Wat het ingevoerd rijtuig betreft, dat zich in de stelplaats van de Brusselse Tram maatschappij bevindt, het dient uitsluitend als model en behoort niet toe aan deze maatschappij.

De N. M. V. B. hoopt ZIJN wagens te ontvangen en te beproeven tegen het einde van volgend jaar.

De terechtwijzing was ons inziens nodig.



DE « Christmas Spirit » (Kerstmisgeest) der Engelsen is bewonderenswaardig. Wij ook zouden moeten trachten deze stemming te verwerven, want het is van belang, dat wij in de Kerstmistijd de eenvoud van de kinderziel terugvinden. Doe desgevallend een inspanning om stellig te geloven, dat de mensen broeders onder elkaar zijn en dat onze evennaaste er ook slechts aan denkt ons gelukkig te maken.

Bij het einde van dit jaar, vergeten en vergeven wij de onheuse opmerkingen, de critieken, de kleine krenkingen van de eigenliefde, die ons gedurende het jaar leed berokkend hebben.

Kerstmis is het feest van zachtmoedigheid en vertrouwen.

Indien wij het willen, zal een grote vreugde ons hart doorstromen bij het vernemen van de belofte der Engelen :

Vrede aan de mensen van goede wil.

Het leven van St-Elooi.

Het is niet te laat om over de beroemde patroon der metallurgisten te spreken. In talrijke werkplaatsen der N. M. V. B. wordt de 1^e December het werk stilgelegd. Locale feestelijkheden grijpen plaats. In een bepaalde groep worden op deze dag industriële eretekens uitgereikt aan de jubilarissen.

Zoals we het kunnen vernemen in een oud lied, leefde de « goede Sint Elooi », ten tijde van Koning Dagobert. Hij werd geboren rond het jaar 590 te Chaptelat, bij Limoges. Zijn ouders, deugdzaame mensen van nederige afkomst, bemerkten zijn buitengewone aanleg voor de graveerkunst en het beroep van smid. Ze plaatsten hem in de leer bij een goudsmid, Abbo genaamd, meester van de muntwerkplaats te Limoges. Na zijn leertijd begaf Elooi zich naar Parijs waar hij kennis maakte met Bobbo, schatbewaarder van de Koning Clotharius II. Deze bestelde een prachtige zetel versierd met goud en edelstenen. Met de geleverde materialen, vervaardigde Elooi twee zetels in de plaats van één. Zowel door het talent als door de eerlijkheid van de ambachtsman getroffen, nam Clotharius hem in dienst als meester van zijn muntwerkplaats (t. t. z. meester van de munt of nog Minister van de Schatkist). Zo komt het dat men de naam van Sint-Elooi terugvindt op verscheidene geldstukken geslagen te Parijs en te Marseille, ten tijde van Dagobert I en zijn zoon, Clovis VII. Zij dragen de stempel « Elegius Mone » (munt).

Zijn talent van ambachtsman, zijn officiële positie en de vriendschap van de Koning maakten van hem een voor-
aanstaand man. Ter ere van zijn officiële positie bij het Hof, kleepte hij zich prachtig, soms geheel in de zijde (hetgeen zeldzaam was in die tijd in Frankrijk). Soms ook droeg hij klederen met goud en edelstenen versierd. Ondanks dit alles, bleef hij een rechtschapen man en daar hij zijn nederige afkomst niet uit het zicht verloor, vond hij er genoegen in veel aalmoezen uit te delen.

In 629, stierf Clotharius II en Dagobert I, zijn zoon, volgde hem op, als

Koning der Franken.

Zoals zijn vader, vereerde Dagobert Sint-Elooi met zijn genegenheid en zijn vertrouwen.

Weldra nam hij de gewoonte aan voor belangrijke beslissingen zich te verlaten op het vaste en juiste oordeel van zijn goudsmid, die alzo zijn meest beluisterde raadgever werd en in zekere zin, zijn eerste Minister werd. Voor de meest kiese onderhandelingen met de naburige vorsten was het eveneens Sint-Elooi die door Dagobert als gezant gekozen werd.

In tegenstelling met zijn omgeving, was hij geen vleierende hoveling en hij aarzde niet de Koning Dagobert te vermanen omdat deze laatste zijn vrouw verstootte en met bijzitten leefde.

Dagobert beterde zich en stierf in 639. Nochtans kwam de godsvrucht en de rechtschapenheid van Sint-Elooi niet overeen met de verdorvenheid der zeden, met de praal en de intriges van het Hof en hij dacht er aan het paleis te verlaten om zich uit de wereld terug te trekken. De bisschoppelijke zetel van Noyon-Tournai was juist onbezet en de clerus en de gelovigen van het diocees, die de verdiensten van Sint-Elooi kenden, verzochten hem deze plaats te bekleden. Hij trad in de clerus, werd tot priester gewijd en één jaar later ontving hij de bisschoppelijke wijding in de cathedraal te Rouaan de 13^e Mei 540 en nam het bestuur over van het bisdom dat zich van de poorten van Parijs tot Brugge uitstrekte.

Hij liet talrijke kerken (in België Sint Salvator te Brugge en Sint Martinus te Doornik), ziekenhuizen, kloosters, abdijen (vergroting van de Sint Pietersabdij te Gent) oprichten.

Sint Elooi overschreed zelfs de grenzen van zijn uitgestrekt diocees om het geloof te brengen tot aan de Antwerpenaars, Sueven, Friesen, Zee-landers die nog steeds afgoden vereerden.

Maar in deze vroegere tijden, beperkte de rol der bisschoppen zich niet

WIJ houden er aan hier te herinneren aan het feit dat begin 1948, Onze Buurtspoorwegen in zijn derde jaar treedt.

Onze Buurtspoorwegen is een goed verlucht tijdschrift geworden dat in het Nederlands en in het Frans verschijnt.

Opdat het voort het leven in al zijn uitingen en op alle plaatsen van onze onderneming zou kunnen weerspiegelen, moeten wij kunnen rekenen op nieuwe medewerkingen en talenten. Op deze wijze zullen wij beschikken over meerdere inlichtingen, berichten, technische verbeteringen, suggesties en voorstellen van nieuwe rubrieken.

Om verder de interesse te kunnen gaande maken moet Onze Buurtspoorwegen blijvend in verbinding blijven met zijn lezers en moet het op de hoogte blijven van al hetgeen de exploitatie aanbelangt.

Daarom vragen wij wat goede wil opdat uitgebreider medewerking onze rubrieken zouden helpen nog levendiger en interessanter maken.

tot het godsdienstig domein.

Men ziet hen openbare werken uitvoeren, gebouwen oprichten, en vergroten, de muren van de stad



herstellen, kanalen graven, de loop der rivieren verbeteren en ze indijken.

Maar of hij nu muntslager, goudsmid des Konings, chef der paltsgrafelijke munt, gezant, minister of bisschop was, immer bleef Sint Elooi zijn godsvrucht, zijn eenvoud behouden en ook zijn ambachtstaal. Hij zelf bediende aan zijn tafel de talrijke armen, die hij uitnodigde. « Zijn sermoenen, zo verhalen ons zijn biografen, waren niet gekenmerkt door hoogdravende stijl : hij gebruikte gewone woorden. »

Gedurende geheel zijn leven bleef hij zijn ambacht uitoefenen, ondanks zijn hoge plaats.

In de Sint Martinuskerk te Doornik, bewaart men nog een wierookvat en een wierookschaal welke hij vervaardigde.

Dank zij de volmaaktheid van zijn karakter en zijn welwillendheid om aan de anderen zijn kunst aan te leren en dank zij de goedheid tegenover de armen, hebben alle smeden en ijzerwerkers Sint Elooi gekozen als patroon.

SOCIALE KRONIEK

VEREFFENING VAN DE TIENDE BETAALDE FEESTDAG IN 1947.

De 10^e betaalde feestdag werd op volgende wijze vereffend :
1^o Aan de agenten der werkhuizen en der Wegen en Werken : voor de 11^e November;
2^o Aan de agenten der beweging, bij de uitbetaling van de eerste halve maand December, die aldus 2 betaalde rustdagen omvatte.

PREMIE VOOR GEREDELDE AANWEZIGHEID.

Wij geven hieronder een samenvatting van de voornaamste modaliteiten en toekenningsmaanden betreffende deze premie.

I. Begunstigden.

Al de loontrekkende agenten, *onderworpen aan de Maatschappelijke Zekerheid*, die gedurende de periode gaande van 15 September tot 31 October 1947 *regelmatig* hebben gewerkt, hebben op de premie recht. *De weddetrekkende agenten zijn uitgesloten van het voordeel dezer premie*, gezien zij van het regime der bezoldigingen van het staatspersoneel genieten.

Mogen insgelijks aanspraak maken op het toekennen van de premie de *loontrekkende* agenten die minstens één dag in de vastgestelde referentieperiode gewerkt hebben en ophielden met werken ten gevolge van :

1. Een oproep onder de wapens;
2. Een onvrijwillige werkloosheid welke recht geeft op werklozensteun;
3. Een ziekte of arbeidsongeval welke een volledige werkloosheid tot gevolg heeft;
4. De wettige op pensioenstelling wegens ouderdom.

II. Toekenningsvoorwaarden.

De premie wordt zonder korting toegekend wanneer de agent *minder dan 1 dag ongewettigd afwezig was* gedurende de referentieperiode.

Wordt voor de vermindering of de niet toekenning van de premie als ongewettigd beschouwd, elke afwezigheid welke niet door een der navermelde omstandigheden gewettigd is :

- a) Een arbeidsongeval dat werkloosheid ten gevolge heeft;
- b) Een ziekte die of een ongeval dat werkloosheid ten gevolge heeft en door een medisch attest is gestaafd;
- c) Het overlijden van de echtgenoot of de echtgenote, van een afstammeling of ascendent van de eerste graad : tot hoogstens vier dagen;
- d) Het afsterven van een afstammeling of ascendent van de tweede graad, van een broeder of van een zuster, van de voogd, van de schoonkinderen en schoonouders : tot hoogstens twee dagen;
- e) Het huwelijk van de belanghebbende : tot hoogstens drie dagen;
- f) Het huwelijk van een kind, van een broeder of van een zuster van de belanghebbende : tot hoogstens één dag;
- g) De geboorte van een kind van de belanghebbende : tot hoogstens twee dagen;
- h) De verschijning in rechte;
- i) De vervulling van burgerlijke of militaire plichten, zoals verschijning vóór de militieraad, familieraad, verplichtingen voortvloeiend uit een officiële opdracht;
- j) De vervulling van syndicale verplichtingen wegens een behoorlijk gerechtvaardigde opdracht;
- k) Alle gevallen van overmacht; de werkloosheid wegens een door een representatieve arbeidsorganisatie afgekondigde werkstaking; en de werkloosheid ingevolge lock-out;
- l) Elke reden vooraf door de groep aangenomen.

In deze gevallen wordt de afwezigheid niettemin beschouwd als ongewettigd, zo de arbeider zijn werkgever of diens vertegenwoordiger uiterlijk de dag voor zijn afwezigheid er van niet heeft gewaarschuwd wanneer hij op voorhand weet dat hij moet afwezig zijn, in de andere gevallen, zo vlug mogelijk en uiterlijk de dag van zijn terugkeer.

III. Bedrag.

Voor de volgende 6 categorieën wordt de premie op de hieronder bepaalde bedragen vastgesteld; deze bedragen worden voor elke dag ongewettigde afwezigheid verminderd zoals hieronder aangeduid :

Categorie A : (agenten boven 21 jaar leeftijd) 375 frank; voor elke dag ongewettigde afwezigheid, met de som van 55 frank te verminderen.

Categorie B : (agenten van 18 tot 21 jarige leeftijd) : 300 frank; voor elke dag ongewettigde afwezigheid, met de som van 45 frank te verminderen.

Categorie C : (agenten beneden 18 jarige leeftijd) : 225 frank; voor elke dag ongewettigde afwezigheid, met de som van 35 frank te verminderen.

Categorie D : (vrouwelijke agenten boven 21 jarige leeftijd) : 300 frank; voor elke dag ongewettigde afwezigheid, met de som van 45 frank te verminderen.

Categorie E : (vrouwelijke agenten van 18 tot 21 jarige leeftijd) : 225 frank; voor elke dag ongewettigde afwezigheid, met de som van 35 frank te verminderen.

Categorie F : (vrouwelijke agenten beneden 18 jarige leeftijd) : 190 frank; voor elke dag ongewettigde afwezigheid, met de som van 30 frank te verminderen.

De in aanmerking te nemen leeftijd is deze van de belanghebbenden op 31 October 1947.

IV. Uitkering van de aanwezigheidspremie.

De premie werd uitgekeerd aan de begunstigden die, met de bovenvermelde voorwaarden te vervullen, hetzij :

a) Werkelijk aan de arbeid waren voor de N. M. V. B. op 30 October 1947;

b) Op 31 October 1947 afwezig waren wegens ziekte, op voorwaarde dat de duur van deze afwezigheid, op die datum, geen drie dagen overschrijdt;

c) Op 31 October 1947 afwezig waren wegens de toepassing van de bepaling der wetten of overeenkomsten betreffende het jaarlijks verlof;

d) Op 31 October 1947 afwezig waren, wegens een arbeidsongeval;

e) Op 31 October 1947 afwezig waren, hetzij om een reden welke door een der bij par. II, litt. c tot l beoogde omstandigheden, de gevallen van werkloosheid bij litt. k voorzien uitgezonderd, wordt gewettigd, hetzij zonder geldige reden, op voorwaarde dat zij in deze verschillende gevallen het werk hervatten vóór 10 November 1947.

V. Bijzondere gevallen.

De premie wordt door het « Voorlopige Steunfonds voor Onvrijwillige Werkloosheid » aan de hiernavermelde loontrekkende agenten betaald die de bij deze onderrichtingen vastgestelde voorwaarden vervullen :

a) Afwezig bij de N. M. V. B. op 31 October 1947 wegens ziekte, op voorwaarde dat de duur van deze afwezigheid op die datum, 3 dagen te boven gaat;

b) Afwezig bij de N.M.V.B. op 31 October 1947 wegens hun onvrijwillige werkloosheid;

c) Opgelouden hebben met werken tussen 16 September 1947 en 31 October 1947 ten gevolge van het indienen van hun aanvraag om hun recht op wettig ouderdomspensioen te laten gelden;

d) Afwezig bij de N.M.V.B. op 31 October 1947 om een reden welke door een der in alinea k van par. 2 beoogde omstandigheden gewettigd wordt, gevallen van overmacht uitgezonderd.

VI. Opmerkingen.

1. De premie is te betalen door de werkgever bij wie de werknemer op 31 October 1947 werkzaam was. Hieruit volgt :

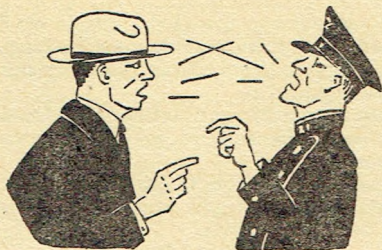
1) Dat de agenten die na 31 October in dienst zijn getreden, voor de uitkering dezer premie zich moeten wenden tot de werkgever bij wie zij op voornoemde datum werkzaam waren.

2. De agent, die vóór 25 December 1947, de premie voor geregelde aanwezigheid waarop hij gerechtigd is, niet zal ontvangen hebben of die deze zal geweigerd hebben wegens onenigheid omtrent het bedrag van de door de N. M. V. B. aangeboden premie, is er toe gehouden, vóór 31 December 1947, op straf van uitsluiting, aan de bevoegde sociale inspecteur of controleur, het feit te betekenen.

De verjaringstermijn wordt, in dit geval, tot nadere beslissing van de Minister van Arbeid en Sociale Voorzorg of van de ambtenaar die hij daartoe zal aangesteld hebben, gestuit.

(Vervolg bladzijde 9)

HOFFELIJKHEID



Niet vergeten dat de cliënt het recht heeft, zijn ontevredenheid uit te drukken.

Maar indien U dan Uw koelbloedigheid verliest of indien U op dezelfde bitsige toon repliceert, kan dit alles slechts de zaak verergeren.

Indien U hem echter welwillend beluistert en hem een kalm antwoord geeft, zal de opgewonden reiziger van zelf tot bedaren komen.

EEN BRIEF

VAN NONKEL BOGGIE AAN DE KERSTMAN

Brussel, 15 December 1947.

Lieve Kerstman,

Eerst houd ik er aan een geloofsbelijdenis af te leggen : steeds heb ik aan Uw oneindige goedheid geloofd en heden nog, alhoewel ik meer dan vier maal tien jaar tel, is het in de vaste overtuiging van verhoord te worden, dat ik U, zoals een brave jongen mijn lijstje opstuur.

Om te beginnen zou ik U willen vragen mij de middelen te geven om het publiek te kunnen vervoeren, met het meeste comfort mogelijk. Bij Uw ronde zult U kunnen vaststellen dat wij nog verplicht zijn op zekere lijnen tweemaal aanhangwagens in dienst te stellen, met open balkons, en in de Winter, 's morgens, in onze lichte wagens der reeksen « 800 », beven onze cliënten niet alleen van koude, maar ze worden daarbij nog duchtig door elkaar geschud.

Een woordje van uwentwege bij « hogere » instanties zou waarschijnlijk het inrichten der P. C. C. modellen, waarmee we het publiek hopen te verrassen in 1948, kunnen bespoedigen. Zoudt U ook niet iedere morgen, in de oren van zekere agenten kunnen blazen, dat « openbare dienst » betekent : « ten dienste van het publiek staan »? Mag ik, U ook vragen, ons zo mogelijk reizigers te bezorgen die het reglement eerbiedigen? Velen zijn inderdaad niet bewust van die reglementen die in hun eigen belang opgemaakt werden, om hun eigen veiligheid te verzekeren.

Lieve Kerstman, spreek ook ten beste bij de engelbewaarders, opdat de reizigers niet meer van het rijtuig springen wanneer dit nog in gang is en opdat zij de veiligheidsstaven zouden inleggen.

Zorg dat ze steeds wat klein geld in hun portemonnee hebben, en maak dat zekere cliënten wat minder egoïstisch zijn op de spitsuren, als men zich op de balkons wat moet samenpersen.

Ik vraag U nog de heren die de balkons bestormen en vrouwen en kinderen op zij stoten, op bescheiden wijze met een onzichtbare hand tegen te houden.

Lieve Kerstman, ik wed dat U bij het lezen van deze brief, met opengesperde ogen de hand over Uw baard zult strijken, maar denk er aan, indien U al die dingen kunt verwezenlijken, de reizigers de eerste zijn waaraan dit alles ten goede komt.

*Uw toegenegen,
Nonkel Boggie.*

NIEUWS UIT

GROEP BEIDE VLAANDEREN.

ZIJN OP RUST GEGAAN :

- op 1-6-47 CLOET, Jules, nachtwaker, Geluwe, na 41 jaren dienst.
- op 1-6-47 DEVICQ, Maurice, klerk 1^o kl., Diksmuide, na 41 jaren dienst.
- op 1-6-47 VAN SPITAEEL, Frederic, machinist Sint-Niklaas, na 28 jaren dienst;
- op 1-7-47 VANDEGHINSTE, Cyriel, koerman Kortrijk, na 34 jaren dienst;
- op 1-8-47 VAN RYSELBERGHE, Prud., AR. geleider, Kalken, na 43 jaren dienst;
- op 1-9-47 TANGHE, Georges, oud-invalide, ontvanger, Eekloo, na 37 jaren dienst;
- op 1-10-17 DEPAUW, Kamiel, baanwerker, Bassevelde, na 37 jaren dienst;
- op 1-10-47 DE SCHEEMAEKER, Henri, ploegbaas, Bassevelde, na 37 jaren dienst;
- op 1-10-47 SURGELOOSE, Henri, ploegbaas, Nevele, na 37 jaren dienst;
- op 23-10-47 VAN DRIESSCHE, Ch.-Louis, invalide-koerman, Eekloo, op 28 jaren dienst;
- op 1-11-47 GEVAERT, Remi, soldeerder, Destelbergen, na 37 jaren dienst;
- op 1-12-47 PRINSIE, Leopold, machinist, Veurne, na 41 jaren dienst;
- op 1-12-47 THIENPONT, Cyriel, geleider, Loochristi, na 35 jaren dienst.

HERINNERINGEN VAN EEN OP RUST GESTELDE AGENT.

Wij zijn een bezoek gaan afleggen bij de sinds 1 Oogst 1947 op rust gestelde machinist Julianus De Keyzer, in zijn hoeveken van O. L. V. Tielt.

In 1901 begon hij als stoker, vier jaar nadien werd hij machinist en is het gedurende 42 jaar gebleven zonder ooit een ongeluk gehad te hebben zoals dit bij vele vroegere agenten het geval was.

Zijn eerste ziekteverlof heeft hij slechts moeten nemen na 45 jaren dienst.

In de jaren 1900 was het de H. Heylen die bestuurder was der pachtende maatschappij te Leuven en de H. Huens, diensthoofd, bestuurde ze effectief.

In die tijd, vertelde De Keyzer ons, werkte de machinist en zijn stoker 7 dagen in een stuk en overnachtten dikwijls buitenhuis. Vijftien uur per dag werken was iets doodgewoon. Toen de achtste dag de ploeg op wel verdiende rust ging, werd de machine niet aan anderen toevertrouwd maar nagezien in de werkplaats. Een jonge machinist won toen fr. 2,50 per dag, maar er waren premieën op het oliegebruik (de olie werd bij het vertrek en op het einde van de week gewogen). De Keyzer heeft menigmaal de stoomtreinen van Leuven uit tot de Sint Jozefplaats bestuurd en de helling van de Willemstraat werd bestegen met 4 wagens van 10 T.

Ter gelegenheid van zijn op pensioenstelling hebben zijn kameraden hem een prachtige zetel aangeboden.

Wij hebben hem gewenst deze zetel nog zeer lange tijd te mogen gebruiken.

DE BUURTSPOORWEGEN



Bij het einde van de plechtigheid op 5 October jl. werd de stoet geopend door het Nationaal Comité der Weerstanders van de Buurtspoorwegen.

Een
Wedervaren
van
Controleur
Speurheus



— Zeg eens, De Schuyffelaere, als ik goed op uw blad kan lezen, heet Uw wattman De Vlugge?

— Nee, De Vlieghe, chef.

— Goed, ik heb met hem een eitje te pellen. Maar zeg eens, van waar hebt gij het signaal gegeven aan de vorige halte?

— O ja, ik weet wel chef; ik diende juist vooraan, dichtbij het balkon, ik heb mij een beetje gebukt en mij toevertrouwend op de wattman heb ik gebeld.

— En hebt gij dan de vrouw niet gezien met een kindje op de arm, die reeds met een voet op de trede stond?

— Nee, chef, maar e...e... de openbare mening bracht mij op de hoogte.

— De openbare mening heeft U zeker enkele lieve woordjes toegestuurd?

— Wat wilt gij chef, ik herhaal het U, ik stond vooraan, bezig met honderd frank te wisselen, de punt van mijn potlood was zo juist gebroken en sedert deze morgen lijd ik aan maagkrampen..., ge kunt dus wel begrijpen dat...

— Ja, ik zie dat Uw horoscoop vandaag niet al te gunstig luidt...

— Inderdaad, chef : samenzwering van Pluto en Saturnus...

— Wel, nu wij aan de terminus gekomen zijn, gaan we De Vlieghe eens vangen.

— Hewel, De Vlieghe, waarom kijkt gij in de spiegel niet wanneer gij wegrijdt?

— Chef, ik geloof dat gij U vergist!

— Ja? En wat is er dan daarjuist gebeurd aan de Kerkstraat? Gelukkig dat de reizigers op het achterbalkon gebeld hebben, zodat gij nog op tijd hebt kunnen remmen... Zie maar dat ge voortaan meer aandacht schenkt aan hetgeen het par. f) op blz. 51 van Uw Algemeen Exploitatierglement U leert :

« Alvorens aan te zetten, moet de « geleider de twee schelstootjes van de treinchef gehoord hebben... »

Antwerpen

op rust gesteld op 1 decemb.

VAN GURP, PETRUS, geboren 7 November 1882, smid, in dienst 1 Januari 1900, telt 47 jaren dienst.

DE SMET, JAN, geboren 19 November 1882, ontvanger, in dienst 24 Juni 1909, telt 38 jaren dienst.

GOVAERTS, JAN, geboren 21 November 1882, kuiser, in dienst 2 Februari 1920, telt 28 jaren dienst.

DIERCKX, PETRUS, geboren 25 November 1882, monteerder, in dienst 16 Mei 1905, telt 42 jaren dienst.

VAN HOECK, ALOIS, geboren 21 November 1882, schaver, in dienst 28 Juli 1905, telt 42 jaren dienst.

DE HULDIGING GAAT VERDER TE MERKSEM.

Het rijdend personeel van Merksem blijft niet ten achter in het huldigen van zijn oprustgestelde vrienden.

De ziekte (huldiging) slaat over van het bediende naar het lager personeel. Dit bewijs werd geleverd op 31 October jl. met het huldigen van hun vriend **DIERCKENS, Alfons**. Hem werd een prachtig geschenk aangeboden.

Hij was sedert 18 Februari 1912 in dienst aan de maatschappij als ontvanger en sedert een paar jaren aangesteld als portier.

Hij was een voorbeeldig bediende en wij wensen hem nog vele jaren van geluk en welverdiende rust.

Een deelnemer.

NIEUWS UIT ASSEBROEK

Twee onzer correspondenten uit de stelplaats van Assebroek (lijn Brugge-Assebroek) werden diep gegriefd door het onderschrift van de photo die de Luikse trammannen voorstelde, welke deelnamen aan een corporatieve wielervedstrijd.

De HH. Oscar Dedulle en Julien 't Kindt, respectievelijk voorzitter en ondervoorzitter, vermelden ons dat sedert begin 1947, een sportclub ingericht werd bij de stelplaats van Assebroek. Deze sportclub zou dezelfde naam dragen als diegene die voor de oorlog bestond : « Maakt U sterk ».

Op 6 September richtten ze, zonder zich door iets te laten afschrikken een wedstrijd in, die ze als volgt betitelden : « Het Kampioenschap der Vlaanderen voor Trammannen ».

Ze ontvingen inschrijvingen uit alle kanten van Vlaanderen, zodat zij met een 27 koppige hende de start namen voor een afstand van 65 km. die afgereisd werden in een benijdenswaardige tijd van 2 u. 59. Dit stelt een gemiddelde voor van ongeveer 32,500 km. per uur.

De uitslag zag er uit als volgt :

1. **KNOCKAERT, Marcel**, stelplaats Ieper.
2. **VAN DE WIELE, M.**, stelplaats Des-terbergen.
3. **JOYE, Jules**, stelplaats Assebroek.

Op 8 October jl. werd ook een voetbalmatch gespeeld tussen de tramboys van Assebroek en het elftal van het Gemeentehuis, welke door onze mannen gewonnen werd met 3-0.

Op 8 November greep er een sportavond plaats in een gesloten lokaal, in het « tramhuis », waarin alle bekende sportvedetten van het Brugse hun woordje geplaatst hebben, o. a. de Bokskampioen van België : William Winims. Als omlijsting voor hun sportavond gaven ze koersen op rollen.

Zoals men het kan vaststellen heeft het personeel van Assebroek een grote krachtinspanning gedaan op gebied van sport en wij zijn genoeid de woorden van hun voorzitter aan te halen :

« De sport vierde in gans het Vlaamse Land hoogtij, alvorens onze Waalse collega's er aan dachten. »



Het kampioenschap der Vlaanderen van trammannen te Assebroek 6.9.47



VEILIGHEID

IN onze voorgaande kronieken hebben wij verklaard en herhaald, dat al onze krachtingspanningen moeten streven naar het verminderen van het aantal ongevallen.

In het laatste nummer hebben wij enkele ongevallen beschreven die zich voorgedaan hebben bij de Buurtspoorwegen. Alhoewel U weet hoe de ongevallen gebeuren, zult U waarschijnlijk toch niet weten wat de werkongevallen betekenen voor een land, dat zo geïndustrialiseerd is als het onze.

Volgens de laatste statistieken, onlangs opgegeven door het Ministerie van Sociale Voorzorg, telt men heden in België :

- 17 verongelukte werklieden op 100.
- 8 miljoen verloren werkdagen, hetgeen gelijkstaat met 26.000 bestendige werklozen.
- 600 miljoen frank, die aan de verongelukten uitbetaald werden.
- 1 milliard 700 miljoen ten laste van de gemeenschap.

DIT zijn de cijfers voor het jaar 1946 die het buitenmatig karakter van het verlies op economisch gebied doen uitschijnen. België was één der eerste landen, dat een campagne ondernam tegen de ongevallen. In 1884, regelde er een besluit het benuttigen der stoomketels. Talrijk zijn sindsdien de besluiten en reglementen, die genomen werden en nu van kracht zijn.

Het eerbiedigen van deze officiële reglementen is de grondslag van de veiligheid. Hiervoor rekent de N. M. V. B. vooral op het overheids personeel.



Werkhuizen van Destelbergen (Photo J. V. V.)

Laat de Doorgangen
Vrij
Orde Schept
Veiligheid

STATISTIEKEN DER ONGEVALLEN, DIE ZICH VOORDEDEDEN GEDURENDE HET DERDE KWARTAAL.

Groepen	Effectief werklid.	Totaal	Aantal ongevallen	
			Per 1.000 agenten en per maand	Gemidd. 1946
Brussel.....	1.730	54	10,4	15.8
Leuven.....	1.214	37	10	9.6
Antwerpen...	2.262	57	8,3	10.6
Vlaanderen..	1.626	50	10,3	11.6
Luik.....	1.235	45	12	15
Limburg.....	711	29	13.6	
Henegouwen..	2.306	126	18.3	21.5
Namen.....	973	38	13	18.3
Net.....	12.057	436	12.05	14.6

Deze tabel vertoont een zekere verbetering t. o. v. de overeenstemmende periode in 1946. Nochtans dient er te volharden.

Bij het vervullen van onze dagelijkse taak, wordt, uit gewoonte (ook nog beroepsvorming genaamd), onze aandacht niet meer getrokken op het gevaar, zelfs het grootste niet, waaraan wij blootstaan. Het is een noodzakelijkheid voortdurend oplettend te zijn om het gevaar door voorzorgsmaatregelen te ontgaan. De wetgever zelf is overtuigd van de doeltreffendheid der propaganda voor het voorkomen van ongevallen. Aldus vermeld art. 5 § 6 van het Algemeen Reglement voor de bescherming van de Arbeid, dat de dienstoverste voor veiligheid en gezondheid of zijn adjuncten o. a. alle gepaste propagandamiddelen zullen aanwenden om aan het personeel de begrippen van veiligheid en gezondheid in te prenten en het de geest van voorzichtigheid aan te leren.

De propaganda bij de werklieden heeft voor doel hen aan te tonen dat een gans bijzondere krachtingspanning werd gedaan om ongevallen te vermijden en aldus de arbeidsvoorwaarden te verbeteren.

Zij wil hun de rol doen begrijpen welke zij te vervullen hebben in het voorkomen van ongevallen en hun vooral doen inzien dat vele ongevallen gemakkelijk zouden vermeden worden, indien zij immer alle voorzorgsmaatregelen zouden onderhouden welke hun aangeleerd worden, alsook de instructies die hun zowel mondeling als schriftelijk gegeven worden.

Om deze reden vestigen wij de aandacht van onze lezers op enkele propagandamethodes die zeer goede resultaten opgeleverd hebben.

DE « VEILIGHEIDSBAROMETER »

Bij de ingang van de werk- of stelplaats is op een zichtbare plaats een mast geplant, waarop van onder tot boven een reeks cijfers van 0 tot 50 of 100 gemerkt staan. Langsheen deze mast schuift een wijzer waarop geschreven staat « Sedert... dagen vielen er geen ongevallen met werkonbekwaamheid te betreuren ».

Het aantal dagen (getal op de mast) verschijnt in een opening aangebracht in de wijzer. Na iedere dag zonder ongeval wordt de wijzer een eenheid hoger geschoven; geschiedt er daarentegen een ongeluk, dan wordt de wijzer op nul teruggebracht.

Dit procédé trekt op bijzondere wijze de aandacht van de werklieden en daarom is het zo doeltreffend gebleken. In volgend nummer, andere suggesties.

**REGLEMENT TOT VASTSTELLING
VAN DE
ALGEMENE VOORWAARDEN
BETREFFENDE DE
OPENBARE AUTOBUSDIENSTEN**

HET Staatsblad van 5 November 1947 publiceert een nieuw reglement betreffende de openbare autobusdiensten, dat vooral op dit gebied meer klaarheid brengt en een soort synthese vormt van de wettelijke beschikkingen, vastgesteld door de verscheidene Ministers, die zich op het Ministerie van Verkeerswezen opgevolgd hebben.

Art. 1 (reizigers), betreft het gewone tarief en voorziet, dat slechts de vaste halten getarifeerd zijn.

Art. II, somt diegenen op, die van het verminderd tarief genieten. Men bemerkt hier geen wijziging; nochtans laten wij hier de lijst volgen :

II. — Verminderde tarieven.

De exploitant moet op zijn gewoon tarief de volgende verminderingen toestaan aan de hierna vermelde categorieën van reizigers :

Oudstrijders (1)	50 %
Geleiders die als oorlogsinvaliden gepensioneerde oudstrijders, die niet alleen kunnen reizen, vergezelden (1)	50 %
Leden van gezinnen met ten minste 4 kinderen beneden de 21 jaar (1)	50 %
Blinden (1)	50 %
Geleiders die blinden vergezelden (1)	50 %
Militairen en Rijkswachters in uniform die in het bezit zijn van een verlofbewijs of opdracht	50 %
Kinderen van 4 tot 10 jaar	50 %
Burgerlijke oorlogsinvaliden, met ten minste 25 % invaliditeit (1)	25 %
Geleiders die burgerlijke oorlogsinvaliden, die niet alleen kunnen reizen, vergezelden (1)	25 %

Art III., verplicht het afleveren van de twintig-rittenkaart met 20 % vermindering.

Art. IV, Abonnementen. Hiervan werden de voorgaande beschikkingen het meest gewijzigd. We kunnen niet beter doen dan dit artikel in-extenso weer te geven.

Art. 34. De exploitant is er toe gehouden de volgende abonnementskaarten af te leveren met 50 t. h. vermindering op het gewoon tarief :

Gewone abonnementen van verschillende duur, doch ten minste één maand;

Schoolabonnementen van verschillende duur, doch ten minste één maand;

Weekabonnementen voor werklieden;

Weekabonnementen voor bedienden wier bezoldiging een door de Minister van Verkeerswezen te bepalen bedrag niet overschrijdt. Dat bedrag is voorlopig vastgesteld op 48.000 frank per jaar.

School- en weekabonnementen worden slechts verleend tegen overlegging van een attest dat, volgens het geval, dient afgeleverd door de school- of bedrijfshoofden en gewaarmerkt door het gemeentebestuur der verblijfplaats van de aanvrager.

De prijzen der gewone abonnementen worden berekend op de basis van dertig dagen per maand; die abonnementen zijn geldig op Zon- en feestdagen.

De prijzen der schoolabonnementen worden berekend op de basis van vijf en twintig dagen per maand; die abonnementen zijn niet geldig op Zon- en feestdagen.

De minimumafstand, welke in aanmerking komt voor het vaststellen van de prijzen der abonnementen van de verschillende categorieën, bedraagt 5 km.

In principe moeten voormelde abonnementen voor werklieden en bedienden voor de duur van één week en voor één heen- en terugrit per dag, zegge voor zes heen- en terugritten per week, geldig zijn.

Voor gedeeltelijk werkloze werklieden dienen abonnementen afgeleverd die geldig zijn voor zes heen- en terugritten per halve maand.



Gewone en schoolabonnementen geven recht op één heen- en terugrit per dag; nochtans, wanneer de houders er van tot meer dan één heen- en terugrit per dag genoot zijn, worden hun, op vertoon van de abonnementskaart, biljetten afgeleverd waarop dezelfde vermindering als op die kaart wordt toegestaan.

Het is verboden abonnementen met groter verminderingen af te leveren zonder toelating van de bevoegde overheid, die eerst de Minister van Verkeerswezen raadpleegt.

De abonnementskaarten moeten voorzien zijn van een stam en bij ten minste honderd stuks tot een blok gebrocheerd zijn. Zij moeten in 't zwart gedrukt zijn en het volgende moet er op voorkomen : naam van de vervoerder, naam van de drukker, prijs van de kaart, alsmede een in 't rood afgedrukte stempel met in 't midden de Belgische Leeuw met daaromheen de woorden : « Taxe sur les transports. — Taxe op het vervoer ». Die stempel wordt half op de kaart en half op de stam afgedrukt.

De kaarten moeten, voor elke prijs en voor iedere vervoerder, worden genummerd per reeks van 1 tot 100.000. Elke reeks wordt gemerkt met een naar alphabetische volgorde genomen letter. Die letter, alsmede het volgnummer en de prijs, worden op de stam herhaald.

Op de voortaan af te leveren abonnementskaarten moeten insgelijks de volgende aanwijzingen gedrukt ofwel met inkt of anilinepotlood geschreven worden :

1. Geldigheidstermijn;
2. Naam van de houder;
3. Traject waarvoor de kaart afgeleverd wordt;
4. Getal per dag, per week of per maand toegelaten ritten.

De abonnementen gaan in, de 1^e en de 16^e van de maand, behalve de weekabonnementen.

Op de weekabonnementen geldig voor één heen- en terugrit per dag, moeten het nummer der week (de eerste week is die waarin 1 Januari valt), alsmede de verschillende dagen van die week vermeld worden.

De dag waarop het abonnement gebezigd wordt moet bij de herit met een horizontale streep en bij de terugrit met een verticale streep doorgehaald worden.

Op de voor één maand geldige abonnementen moet een reeks cijfers van 1 tot 31 voorkomen. Die cijfers worden bij de heen- en de terugrit doorgehaald, zoals voor de weekabonnementen gezegd is.

De prijzen der abonnementen worden eventueel naar boven tot de volle frank afgerond.

In het volgend nummer geven wij de beschikkingen weer, betreffende « de niet begeleide goederen » en « kosteloos vervoer van personen », die het voorwerp uitmaken van artikel V.

SOCIALE KRONIEK (Vervolg van blz. 5).

Premie voor borstvoeding.

Wij vestigen de aandacht der begunstigen op de bijzondere schikkingen die werden getroffen in verband met de controle.

Deze moet uitsluitend geschieden door bemiddeling van een raadpleging voor Zuigelingen van het Nationaal Werk voor Kinderwelzijn (N. W. K.) of een Dienst van Zuigelingstoezicht ten huize.

De getuigschriften, afgeleverd door geneesheeren welke door het Nationaal Werk voor Kinderwelzijn niet zijn erkend, worden niet in aanmerking genomen.

De voedingsproeven moeten plaats hebben in de loop der vierde week van iedere maand ouderdom van het kind, t. t. z. in de loop der vierde en achtste week voor luik C1, in de loop der twaalfde en der zestiende week voor luik C2 en in de loop der twintigste en vierentwintigste week voor luik C3.

Het aanbrengen, op de luiken, van de stempel der Raadpleging voor Zuigelingen of van de Dienst voor Zuigelingentoezicht ten huize wordt absoluut vereist.

De luiken, welke van deze stempel niet zijn voorzien, zullen worden teruggezonden.

Indien de gemeente, waar U verblijft, of in een naburige gemeente, noch een Raadpleging voor Zuigelingen, noch een Dienst voor Zuigelingentoezicht ten huize bestaat, gelieve het onverwijld telaten weten aan de Sociale Dienst der N. M. V. B., 14, Wetenschapstraat, te Brussel, die U zal aanduiden op welke wijze U zich aan de controle kunt onderwerpen.

Vrijstelling van militaire dienst, klas 1948.

Vrijstellingen van actieve dienst worden toegestaan aan de categorieën der miliciens van de lichte 1948, die geschikt bevonden werden voor de dienst en die, behorend tot een gezin van meer dan vijf kinderen de eerste opgeroepen zijn voor de militaire dienst.

Deze zelfde vrijstellingen kunnen bovendien worden toegestaan aan de miliciens die de militaire dienst van een broeder kunnen inroepen.

(4) Belanghebbenden moeten de stukken bij zich hebben welke voor het verlenen van de verminderingen op de spoorwegprijzen vereist worden.

De nieuwe voorschriften uit de Wegcode

Een besluit van 18 October 1946, verschenen in het *Staatsblad* van 21 November 1946, veranderde talrijke grondbeschikkingen van het Wetboek en voorzorg het praktisch toepassen van haar artikels betreffende de prioriteit van doorrit op 21 November 1947.

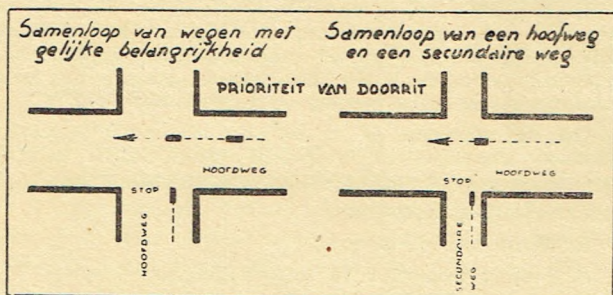
Nu, vóór het bekrachtigen van het besluit van 1946, verschijnt in het *Staatsblad* van 25 October 1946 een nieuw besluit van 16 October 1947, dat de voornaamste beschikkingen van het eerste besluit vernietigt. *Deze laatste tekst brengt het traditionele begrip van hoofdweg en secundaire weg terug in voege.*

IV. Prioriteit van doorrit.

De verkeersreinen voorzien door het besluit van 18 October 1946, om de prioriteitswegen aan te duiden zullen niet gebruikt worden.

Wij komen hier terug tot de vroegere gebruiken (met enkele veranderingen echter), die wij hier onder breedvoerig geven.

Deze begrippen werden op 8 November 1947 bekrachtigd :



Ten einde het verkeer te regelen aan de splitsingen verbindingen of kruisingen, worden de openbare wegen gerangschikt in hoofd- en secundaire wegen.

A. Worden als hoofdwegen beschouwd.

1. In de bebouwde kommen, met gelijke belangrijkheid :

a) de openbare wegen met meer dan één rijweg (voorb. boulevards en lanen);

b) De openbare wegen waarop minstens één spoorweg loopt (voorb. tramlijn in de straat).

2. Buiten de bebouwde kommen met gelijke belangrijkheid:

a) De volgende radiale wegen :

- Weg n. 1 Brussel-Antwerpen-Breda;
- Weg n. 1bis Brussel-Boom-Antwerpen;
- Weg n. 2 Brussel-Hasselt-Maastricht;
- Weg n. 3 Brussel-Luik-Aken;
- Weg n. 4 Brussel-Namen-Trier;
- Weg n. 5 Brussel-Charleroi-Rocroi;
- Weg n. 6 Brussel-Nijvel-Beaumont;
- Weg n. 7 Brussel-Mons-Maubeuge;
- Weg n. 8 Brussel-Doornik-Rijsel;
- Weg n. 9 Brussel-Ieper-Duinkerke;
- Weg n. 10 Brussel-Gent-Oostende.

b) De wegen bebakend door kilometerpalen met rode kop.

B. Worden als secundaire wegen beschouwd.

1. De aardewegen;

2. De openbare wegen, die niet verder lopen dan de aansluiting;

3. De dwarsverbindingen tussen de rijwegen van één zelfde openbare weg;

4. De gedeelten van openbare wegen zelfs hoofdwegen, die bij het naderen van een splitsing, aansluiting of kruising van een omgekeerde driehoek voorzien zijn (teken n. 7 van tabel I — witte omgekeerde driehoek met rood afgezet).

Hoe wordt de prioriteit van doorrit nu geregeld ?

Twee wel onderscheidene gevallen kunnen zich voordoen :

Ofwel is er verbinding, kruising en een splitsing van één hoofdweg en één secundaire weg, ofwel is er samenloop van hoofdwegen of samenloop van secundaire wegen.

Eerste geval.

Verbinding, kruising of splitsing van één hoofdweg en één secundaire weg.

In dit geval, zal de gebruiker van een secundaire weg steeds de doorrit laten aan diegene, die zich op de hoofdweg bevindt, welke ook de kant weze waaruit deze laatste aangereden komt.

Tweede geval.

Samenloop van hoofdwegen hetzij deze vermeld hierboven onder A, of samenloop van secundaire wegen, vermeld hierboven onder B.

In geval van een samenloop van wegen met gelijke belangrijkheid, hetzij deze onder elkaar hoofdwegen of secundaire wegen zijn, zal de weggebruiker, die een splitsing, verbinding of kruising nadert, de prioriteit en dus de doorrit laten aan de weggebruiker, die op de andere weg aan zijn rechterkant nadert. Men moet zich gedragen tegenover degene die aan de rechterkant nadert, zoals een weggebruiker van een secundaire weg en hem dus de voorrang verlenen.

Een bezoek aan de Mecanographie

Dat de mecanographie sommigen onder ons interesseert werd bewezen door het gevolg welke onze wedstrijd van September 1947 (*Onze Buurtspoorwegen* n. 9) kende.

Op Zaterdagmiddag 22 November jl., waren een vijftigtal agenten der N. M. V. B., uit alle hoeken van het land opgekomen om onze machines in werking te zien.

Ons voorlopig lokaal was dan ook terdege gevuld. Iedereen was in goede stemming, maar dit belette niet dat er zeer aandachtig geluisterd werd.

Eerst werd er de nodige theoretische uitleg verstrekt over de rol der doorboorde kaarten en der machines en dan werd de mecanographie bezocht.

De noodzakelijkheid over welverzorgde basisdocumenten te beschikken, zonder overschreven cijfers, noch schrappingen, werd duidelijk aangetoond door de snelheid waarmee onze vrouwelijke bediende de kaarten doorboorde (8.000 à 9.000 slagen per uur, hetgeen dus een grote leeuwsnelheid vergt). Vrijwillige vergissingen toonden aan hoe bij misslag, de verificatiemachine (ook 8.000 à 9.000 geverifieerde doorboringen per uur) wordt stopgezet en een rood licht de verwittiging geeft.

Enkele bezoekers doorboorden — en op goede wijze — enkele kaarten welke zij als souvenir meenamen, nadat de interpreteuse er de doorboringen van in drukletters had opgedrukt.

Ondertussen hield de werking van de sorteermachine de aandacht gaande van een belangrijke groep bezoekers. Deze machine, werkend aan een snelheid van 24.000 kaarten per uur, haalde uit twee pakken kaarten de persoonlijke kaarten der op rust te stellen agenten in het jaar 1948.

Hier een woordje uitleg.

De mecanographie bezit voor ieder agent in dienst een kaart waarvan de doorboringen enkele demographische gegevens voorstellen (geboortjaar, burgerlijkestand, enz...)

De in 1948 op rust te stellen agenten zijn deze geboren in 1883. Het was voldoende de kaarten, met een doorboring 3 in de kolom voorbehouden aan de eenheden van het geboortjaar, af te zonderen om in één pak de kaarten der agenten geboren in 1883, 1893, 1903, 1913, 1923 te bekomen en dan deze kaarten te schiften op de kolom voorbehouden aan de tientallen om deze met doorboring 8 op deze kolom af te zonderen. Dit geschiedde in minder dan 10 minuten. Op ongeveer 2.000 agenten, vond men er een twaalfstal.

Verder nog toonde de machine intercaleuse genaamd, haar kunnen aan een tweede groep bezoekers door uit een stel van 2.500 kaarten, deze van de « ontvangers » te schiften. Deze kaarten dragen de doorboringen 0825 in de kolommen (0825 is het codenummer van de « ontvangers »).

De intercalouse verrichtte deze arbeid in 10 minuten. Het was voor de operateur voldoende het stel der 2.500 kaarten te doen voorafgaan door een « proefkaart » met de doorboringen 0825 opdat de machine dit getal onthoude en op een bepaalde plaats al de kaarten, met de doorboring 0825 in de kolommen 11 à 13, zou schikken.

VOOR U MOEDERS en HUISVROUWEN

DE BORSTVOEDING

WIJ beginnen onze reeks artikeltjes met een korte uiteenzetting over het probleem der borstvoeding, waarover heden zoveel gesproken wordt.

In ons land is de borstvoeding (vooral omdat haar belangrijkheid miskend wordt) zeer in onbruik geraakt en het kindersterftecijfer is terzelfdertijd aanzienlijk verhoogd. België houdt helaas het recordcijfer van die bedroevende sterfgevallen in West-Europa.

DE epidemische buikloop, gevreesde ziekte voor de zuigelingen, heeft zich bij ons, sinds enkele tijd zeer verspreid en heeft des te meer uitbreiding genomen, dat de babies die met de zuigfles gevoed worden er slecht tegen bestand zijn.

Daarentegen bestrijdt de moedermelk doeltreffend de twee grote gevaren, die de gezondheid en het leven der babies bedreigen: de ziekten door bacteriën veroorzaakt en de stoornissen der spijsvertering.

UIT de statistieken, die zowel in België als in het buitenland opgesteld werden, kan men opma-



ken dat de sterfgevallen van babies, die met de zuigfles opgevoegd worden,

evenredig talrijker zijn dan de sterfgevallen van kinderen, die van de borstvoeding genieten (voor de ouderdom van 3 tot 6 maand is de verhouding 9 tegen 1).

Er valt te betreuren, dat tamelijk veel geneesheeren met geen voldoende overtuiging de weldaden van de borstvoeding aanbevelen en zich te gemakkelijk schikken in de voeding met de zuigfles.

IN vele moederhuizen ook, wordt het zuigen door de verpleegsters, overladen met werk, herleid tot een mechanische behandeling die regelmatig gedurende een zekere tijd wordt gedaan, en gevolgd wordt door een controle-weging.

Maar, Moeder en kind, moeten aan elkaar gewennen want de melk komt soms langzaam op bij de jonge kraamvrouw en de zuigeling is soms lui. Men moet echter geduld en vertrouwen behouden. Voor allerlei goede redenen, die wij in de volgende kroniek zullen uiteenzetten, na U hier een weinig afschrikt te hebben van de mogelijke gevolgen, die de voeding met de zuigfles kunnen geven.

DE MECANOGRAPHIE (Vervolg van bladz. 10)

Later werden door dezelfde machine al de aldus verkregen kaarten opnieuw op hun oorspronkelijke plaats gegroepeerd in het stel der 2.500 kaarten en dit in hetzelfde tempo als hun schifting.

De kaarten der op rust te stellen agenten en der ontvangers gingen dan door de tabelleermachine, die in minder tijd dan het nodig is om het te zeggen, de gedrukte lijst opmaakte der bedoelde agenten.

De bezoekers maakten insgelijks kennis met onze reproduceermachine voorzien van het « Mark-Sensing » (dat de merken aanvoelt).

Inderdaad, deze machine voelt het merk aan achtergelaten door het graphiet van een zacht potlood.

Het is voldoende op de kaarten de gedrukte cijfers met een potlood te schrappen, opdat de machine de potloodstrepen zou aanvoelen en in de kolommen gekozen door de operateur de waarde der geschrapte cijfers zou boren.

In geval van vergissing valt de machine stil en een wijzer duidt de plaats der kaart aan, waar de vergissing werd begaan.

Lezing, doorboring en controle geschiedt aan een tempo van 3.600 kaarten per uur, hetgeen kan betekenen dat 20 aanduidingen gelezen, doorboord en gecontroleerd worden per seconde.

Spijtig dat de uurregeling der treinen de bezoekers naar andere bezigheden riep, zodat er vóór 18 uur afscheid werd genomen.

Zo konden de bezoekers de rekenmachine Type 601 niet in werking zien.

Deze doorboort de uitslag van bewerkingen van de soort $A \pm B \pm C \pm D = R$ aan een snelheid van 700 à 1200 kaarten per uur, of van de soort $A \times B$ aan de snelheid van 700 à 1200 kaarten per uur, volgens het getal cijfers der vermenigvuldiger.

Insgelijks kunnen twee soorten bewerkingen gecombineerd worden, bvb. $(A \times B) + C + D$, waarvan zij er ongeveer 800 per uur verwerkenlijkt.

Zij kan eveneens het resultaat der vermenigvuldigingen afronden en in een optelmeter de eenheden, verwaarloosd bij het afronden, aanduiden.

De controle der verrichtingen voor $A \times B = R$ bvb. wordt uitgevoerd door de machine zelf die, op de plaats gekozen door de operateur een bijzondere doorboring verricht wanneer het resultaat, dat in de kaart geboord werd, verkeerd is. De vermenigvuldiger mag tot acht cijfers bevatten.

Wij gebruiken deze machine type 601, in afwachting dat wij de elektrische 602 bekomen, waarvan de rendementssnelheid 180 t. h. van deze van de 601 bedraagt en 15 opeenvolgende verrichtingen (in plaats van 4) kan uitvoeren tijdens één doorgang van een stel kaarten.

Nu de Buurtspoorwegen in 't bezit zijn van zulke machines, mag er zeker niet meer gesproken worden van achterlijkheid. Dat behoort tot het verre verleden. In dit domein zoals in vele andere, is de N. M. V. B. in de eerste rijen van de vooruitgang voor het welzijn en de gemakkelijkheid van iedereen.

HET IDEALE AANVULLINGSTOESTEL



Kan gemakkelijk onder den arm verdragen worden. Wordt op een gewone contactdoos geschakeld: in het kantoor, in de keuken, in de slaapkamer overal. Werkt op alle netten, zonder aardleiding en zonder antenne.

Het Kleine Wonder
PHILIPS

Prijs 2700 Fr of 214 Fr per maand.



Fotowedstrijd 1947

DEZE wedstrijd voorzien voor de maand Juli, kon slechts in September ingericht worden. Het was klaarblijkelijk te laat. Nochtans hebben wij er geen spijt over, hem nog in 1947 ingericht te hebben, want, niet alleen hebben wij merkwaardige zichten ontvangen, maar wij zijn ook overtuigd de aandacht getrokken te hebben van onze lezers, die een fotoestel bezitten, op het belang dat het heeft, deel te nemen aan het samenstellen van een soort « fotografische monographie » der Buurtspoorwegen, die de houdingen en bewegingen der talrijke beroepen, uitgeoefend in onze uitgebreide onderneming, zou weergeven.

Uitslagen :

1^e prijs : 250 fr. : de H. Roels (soldeerder en slijper aan het werk).

2^e prijs : 150 fr. : de H. Keutgens (Zurenborg) (een geheel van zes foto's betreffende de stelplaats IJskelder te Merksem).

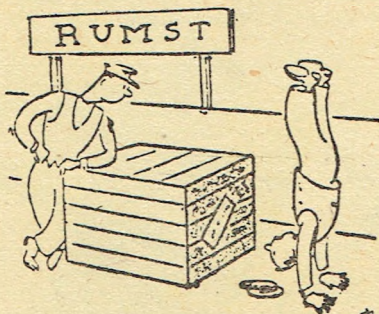
3^e prijs 100 fr. : (ex-aequo) de H. Abel (Merksem) (lijn van Brasschaat), de H. Houssier (Anderlues) (de brug van Jambes met de tram).

4^e prijs : de H. Meyers (Brussel) voor zijn prachtige foto van het kanaal van Brugge, die weliswaar de Buurtspoorwegen niet betreft, maar die in 't kort benuttigd zal worden.

5^e prijs : de H. Dubernard (Mons-Bassins).

Onze gelukwensen aan al deze deelnemers.

Wij hopen dat wij toekomstig jaar talrijker en nog meer gevarieerde inzendingen zullen bekomen.



« Er staat alleen maar ; Deze zijde
boven houden. » (Punch)

Van een jongetje dat er aan hield de trein te zien voorbijrijden.

TOEN de locomotief « 106 » in een verloren hoek van de staat Dakota plots stilstond, waren de reizigers, die zich naar Chicago begaven, enigszins verbaasd.

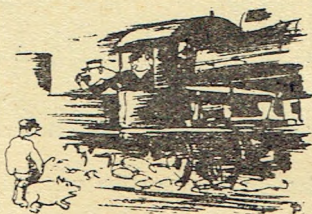
Hun nieuwsgierigheid nam toe, toen de machinist de locomotief verliet en een kroon ging neerleggen op een heuveltje waarop een kruis geplant stond.

Toen de trein verder reed, vernamen de reizigers dat de machinist dit ieder jaar deed sedert de dood van W. E. Chambers, zijn voorganger.

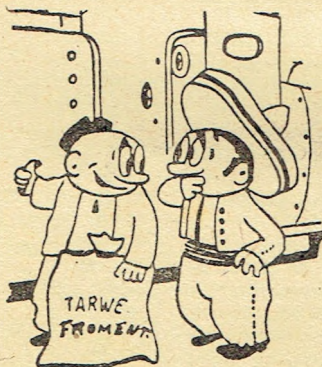
Op zekere dag had Chambers van op zijn machine een jongetje bemerkt dat hem toewuifde. « Big Bill » beantwoorde de groet door een wenk met de hand. Nadien stond het jongetje daar telkens als de « 106 » voorbijdreunde. Maar op zekere dag was hij er niet. Chambers hield de trein stil, keek in de omgeving en ontdekte een heuveltje, op de plaats waar de knaap hem iedermaal groette.

Big Bill vernam dat het kind gestorven was en dat zijn ouders de streek verlaten hadden. Naar de wens van hun zontje, was het op deze plaats begraven geworden.

En zo kwam het dat reeds 57 jaar op deze verjaardag de « 106 » stilstond bij een eenvoudig grafheuveltje en er bloemen op neergelegd werden ter nagedachtenis van een jongetje, dat er aanhield de trein te zien voorbijrijden.



— Dit is wel de weg op Luik?



— In Argentinië.

De moniteur aan de kandidaat-stoker :

« In Europa zijn ze zo achterlijk dat ze hun locomotieven met kolen stoken. »

(Carrefour.)



Oef, ik dacht dat ik hem ging missen!

MIJN KAARTJESTANG.

Iedereen herinnert zich nog, dat een weinig tijd na onze bevrijding het personeel van de Nederlandse Spoorwegen eensgezind het werk neerlegden op het bevel van generaal Eisenhower.

Gedurende zeven lange maanden lagen de stations verlaten en werden de spoorbanen ondermijnd. Niettegenstaande de koude, de honger en de voortdurende dreiging der S. S., bleven de mannen van dat spoor ondergedoken.

Wanneer zij eindelijk op 5 Mei 1945 hun werk konden hervatten vonden ze alles in ellendige staat terug. Het leuke gedicht hieronder, dat verscheen in *Nieuw Spoor*, orgaan van het personeel der Nederlandse spoorwegen, geeft een gedacht van een kleine kant van deze tragische periode.

Je was mijn vriend zoo vele jaren.
Ik had je lief haast als een vrouw.
Al mochten velen mij verlaten,
Jij bleef mij al die jaren trouw.
Al was je slechts een dood stuk ijzer,
Een stuk metaal, tot stang gesmeed,
Ik kon je bijna niet ontberen
En droeg je mee, in lief en leed.

Ruim dertig jaren nu geleden
Werd jij als pand mij toevertrouwd.
Ik nam je mee op al mijn reizen,
In dienst werden we samen oud.
Helaas, de staking deed ons scheiden,
Ik liet je al dien tijd alleen.
En toen, na zeven zware maanden,
Was jij met al het and're heen !

Waar mag jij toch wel zijn gebleven?
Hanteert je thans een moffenhand?
Of werd je, als zoo vele zaken,
Tot oorlogsbuit in eigen land?
Het zal wel een mysterie blijven,
Een raadsel, heel mijn leven lang.
Toch blijf jij steeds in mijn gedachten,
Jij oude, trouwe kaartjesting!

Hed. R. ZIJLSTRA.



Hij wil absoluut een onderaardse
verbinding maken.