

Onze BUURTSPORWEGEN

5^{de} JAAR - N° 27

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

OCTOBER 1950



Het kasteelje « De Ster » te Berendrecht op de lijn Zandvliet-Lillo met zijn reigerskolonie enig in België.

- * Wij besteden twee bladzijden over het « Wet-
telijk Pensioen » waarvan de tekst opgesteld werd
door de h. Neyens, sociaal monitor. Bewaart die
documentatie zorgvuldig.
- * Wij stellen U de nieuwe elektrische motorwa-
gen P.C.C. en het laatste model van autobus voor.
- * Indien U van fotografie houdt, zult U belang
stellen in onze nieuwe prijskamp.
- * Doorheen gans dit nummer zult U nieuws vin-
den betreffende meerdere stelplaatsen en van al
deze die er met toewijding en plichtsbefef werken.

IK

Ik ben heel klein, maar ik beteken veel.
Ik help iedereen. Ik open deuren en harten.
Ik schep vriendschap en vertrouwen.
Ik wek eerbied en bewondering.
Iedereen houdt van me. Ik verveel niemand.
Ik overtreed geen enkele wet. Ik kost niets.
Velen hebben mij geprezen.
Niemand heeft mij ooit veroordeeld.
Ik ben aardig voor de hoogsten en de laagsten.
Ik ben altijd nuttig. Mijn naam ?

BELEEFDHEID.

Een moedige daad

Met genoegen kunnen wij ons personeel in kennis stellen van het moedig gedrag waarvan agenten Pierre Constant en Romain Maurice van de stelplaats Florenville, blijk hebben gegeven.

De mekanieker Pierre bevond zich op de boord van de schouwput onder een autobus die nagezien werd. Met de rug tegen een der wielen reinigde hij de motor met mazout.



Pierre Constant, mekanieker van stelplaats Florenville.

Almeteens vatte de motor vuur en vóór dat Pierre gelegenheid had zich voldoende te verwijderen, stond zijn kleedij in lichterlaaie.

Zonder de ogenblikkelijke hulp van zijn werkmakker Romain, die hem het werkpak van het lijf rukte, ware hij een levende toorts geworden. Op dit ogenblik, alhoewel overdekt met zware brandwonden aan handen, armen en borst, gaf agent Pierre blijk van lofwaardig plichtsbefef. Na plaats genomen te hebben achter het stuur van de autobus, bracht hij het voertuig buiten de bergplaats, terwijl Romain de brand met blusapparaten doofde.

Dank zij de koelbloedigheid en de toewijding dezer twee agenten bleven de instellingen en het materieel van grote schade gevrijwaard. « Onze Buurtspoorwegen » betuigen hun haar innigste gelukwensen.

De brandwonden van de 3^e graad, opgelopen door agent Pierre vergden een langdurig herstel.

Het Hoofdbestuur heeft de twee moedige mannen van harte gefeliciteerd en een verdiende premie toegekend.

De Ondernemingsbladen

Een vijftigtal hoofdstellers van Ondernemingsbladen hebben zich verenigd onder de actieve impuls van de heer Alfred Creteur, Personeelschef bij de SABENA en hoofdsteller van « Notre Sabena » om de « Unie van de Ondernemingsbladen van België » op te richten.

De instellingsvergadering werd in de Voordrachtzaal van de Magazijnen « L'Innovation » op 27 september jl. gehouden.

Een groot aantal belangrijke firma's waren er vertegenwoordigd w. o. : Wielemans — Produits Chimiques du Mariy — Cockerill — Shell — Philips — Sofina — Kredietbank — Bell Telephone Cy — Fabelta — Esso — Papeteries de Genval — Bodden en Dechy en wel te verstaan de N. M. V. B.

Unies van Ondernemingsbladen bestaan sinds een paar jaren in de meeste landen van West-Europa.

Wij zijn er van overtuigd dat vergaderingen onder opstellers van Ondernemingsbladen vruchtbaar werk zullen opleveren en er zullen toe bijdragen om « ONZE BUURTSPOORWEGEN » belangwekkender te maken, immer leerrijk en, we twifelen er niet aan, met genegen gelezen.

ONZE BUURTSPOORWEGEN

5^{de} jaargang.

Redactie : 14, Wetenschapstraat, 14
Brussel. — Tel. 12.01.80

Jaarabonnement (6 nummers) :
BELGIE : 20 B. Fr.
BUITENLAND : 25 B. Fr.
P. C. R. : Nat. Maatsch. van
Buurtspoorwegen : n^o 32.27
(met vermelding : Abonn. « Onze
Buurtspoorwegen »)

Dit tijdschrift wordt kosteloos aan de agenten van de N. M. V. B. uitgedeeld en wordt eveneens in 't Frans gedrukt onder de titel « Nos Vicinaux ».



Ter gelegenheid van hun viering zien we hier de twee gepensioneerden de heren De Kuyper Jules, stelplaatsoverste 1^e klas, en Demets Maurice, onderbureelhoofd, omringd door hun chef, dh. Van Vlaenderen, diensthoofd, en hun collega's van de burelen der Boekhouding te Destelbergen, op 21 Juli 1950.

ORGANISEREN is VEREENVOUDIGEN

Het Briefpapier en de Brief-omslagen

OP het gebied van de eenmaking van formulieren en drukwerken zullen wij U vandaag onderhouden over het briefpapier en de briefomslagen die voor de briefwisseling gebruikt worden.

Het zal U misschien verwonderen te vernemen dat er bij de N. M. V. B. 18 verschillende modellen van briefpapier met hoofding bestonden en dat het aantal verschillende briefomslagen 61 bedroeg.

Op nevenstaande foto komen enkele van de tot hertoe gebruikte modellen voor.

Wat de eenmaking van het briefpapier betreft werd er in de eerste plaats overgegaan tot de standardisatie van het formaat en van de kwaliteit van het papier, dat logischerwijze verschillend moet zijn naargelang het briefwisseling in binnendienst of voor derden betreft.

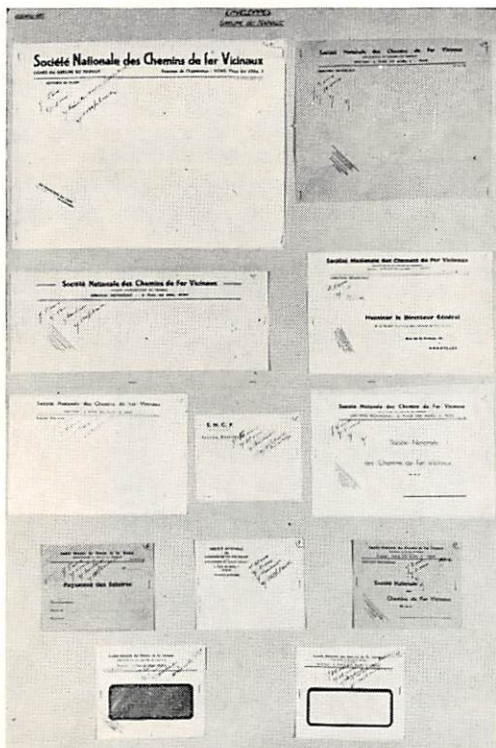
De voorstelling van de hoofding van het briefpapier, verschillend van groep tot groep, werd insgelijks genificeerd.

Kortom, de 18 verschillende modellen briefpapier werden tot 4 herleid.

Het aantal briefomslagen werd insgelijks op 4 typen gebracht, waaronder het vensteromslag, dat voor de briefwisseling met derden gebruikt wordt. Het veralgemeend gebruik van dit type van omslag laat toe het werk voor het overschrijven van de adressen uit te sparen en sluit bovendien de missingen uit, die bij deze overschrijving kunnen begaan worden.

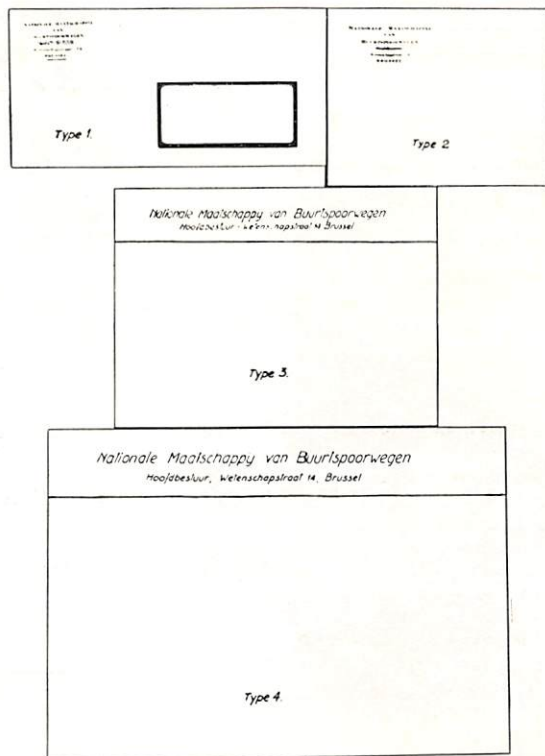
De vermindering van het aantal verschillende typen van briefomslagen en briefpapier laat voortaan toe bestellingen te doen van grotere hoeveelheden,

Vroeger



Verskillende typen van briefomslagen die vroeger in een van onze Groepen gebruikt werden.

Nu

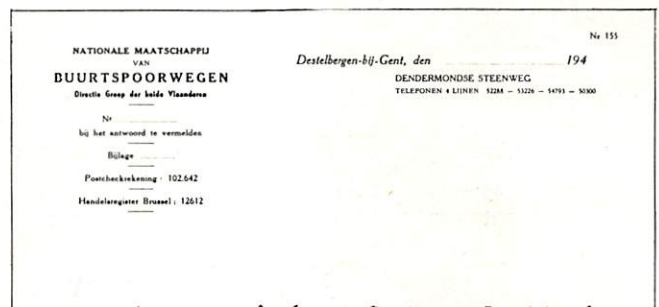


hetgeen ten slotte neerkomt op een aanzienlijke besparing.

De normalisatie van het briefpapier en van de briefomslagen staat anderdeels in nauw verband met de voorstelling van de briefwisseling. Inderdaad, een briefpapier van eenvormig formaat, waar al de opschriften voor al de gebruikers op dezelfde plaats voorkomen, laat de eenmaking van het werk van de typiste toe. Op die wijze bekomt men brieven die om zo te zeggen het eigen cachet van het huis dragen en die het uitzicht van de correspondentie ten goede komt.

Deze belangrijke kwestie van de voorstelling van de briefwisseling zal in een volgend artikel behandeld worden.

Vroeger



Nu



VEILIGHEID

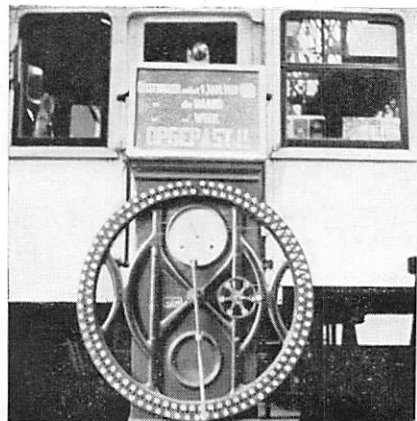
Tijdens een voorgaande zitting, gehouden te Brussel, hebben de leden van de Algemene Dienst voorgesteld nu en dan te verga-

duiding van een watervoorraad. De alarmschakelaar en de stroomverbreker, in geval van brand, komen er eveneens op voor.

heid en de hygiëne werden door de bezoekers speciaal op prijs gesteld. Vooreerst, het opzuigen van de rook in de smidse. Alhoewel deze



Een vergadering van de Algemene Dienst van Veiligheid, te Destelbergen



deren in de werkmiddens zelf, in rechtstreeks contact met de werklieden, hun werktuigen en de gevaren die hen bedreigen.

Deze eerste uitstap heeft plaats gevonden te Destelbergen.

Het onderzoek en de besprekingen van verschillende veiligheidsvraagstukken, werden gevolgd door een bezoek aan de werkhuizen van deze belangrijke stelplaats.

Van het begin af wordt de aandacht van de bezoeker op de meest verscheidene methodes van beschermingsmaatregelen gevestigd.

De foto hierbij toont aan hoe de gewitte uiteinden de aandacht op de hindernissen trekken.

Een rode vlag, geplaatst tussen de sporen vóór de ingang van de loods, betekent dat onder het rijtuig gewerkt wordt.

Op de linkersteunpilaar is een bordje aangebracht met de aan-

Iedere Vrijdag te 11 uur stipt, wordt het alarmsein beproefd.

Aan de ingang van de werkhuizen wordt de aandacht getrokken op een klein bord geplaatst boven de tikklok, en voorzien van een rode lamp.

Deze uitvinding is enig bij de Buurtspoorwegen en verdient een bijzondere vermelding.

Hierdoor wordt aan de werklieden het aantal ongevallen gemeld, die zich hebben voorgedaan sedert het begin van 't jaar, alsook tijdens de maand en in de loop van de week.

Telkens zich een ongeval voordoet, blijft de rode lamp gans de dag branden ten einde de werklieden er attent op te maken en hun tot voorzichtigheid aan te manen.

Enkele behoorlijk afgewerkte installaties ten opzichte van de veilig-

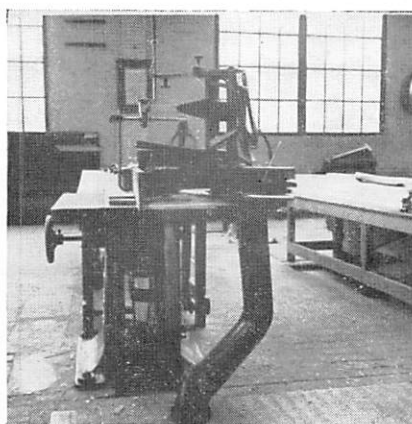
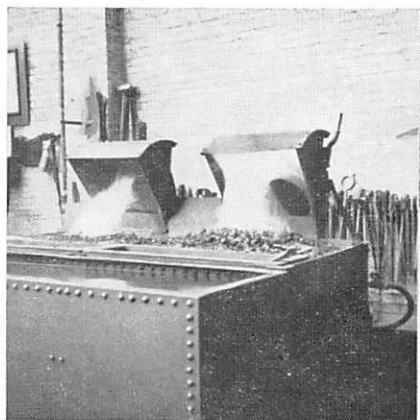
heid in het midden van de werkhuizen geplaatst is, worden de werklieden er geenszins door gehinderd.

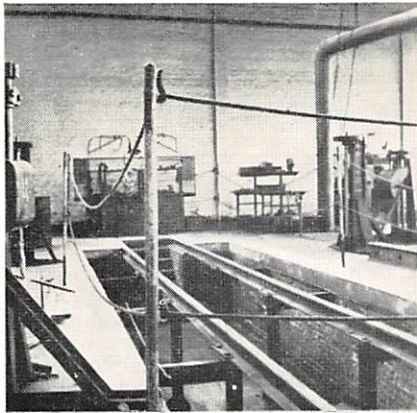
Het opzuigen van de houtkrullen in de schrijnwerkerij wordt insgelijks door een ventilator verzekerd. Deze krullen worden aan het snijmes zelf opgezogen door de buis die op de foto zichtbaar is, vanwaar ze, door afvoerkanalen, naar de buiten geplaatste vergaarbak, afgevoerd worden.

Op dezelfde foto ziet men het beschermingsapparaat, aanbevolen door de Zwitserse Nationale Kas, geplaatst op de tafel van de topmachine. Het verhindert, tijdens het werk, elk contact van de handen met het snijmes.

De werktuig-machines zijn in 't algemeen allen van hun afschermingen voorzien.

Alle putten of openingen in de vloer worden zorgvuldig beschermd zoals de twee foto's hierbij het afbeelden.

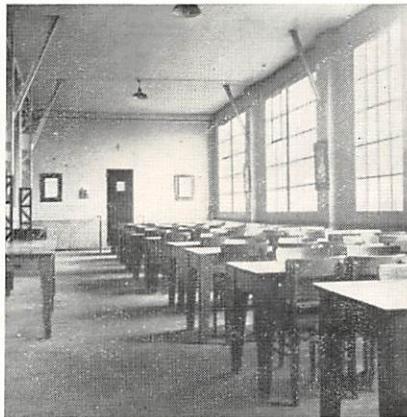




Iedere schouwput van het werkhuis, welke niet bezet is door een rijtuig, wordt onmiddellijk door een leuning, bestaande uit paaltjes door koorden verbonden, afgebakend, om het gevaar van vallen te verhinderen der werklieden die in de nabijheid werken.

Wij zullen hier de voorzorgsmaatregelen van algemene aard niet in 't bijzonder aanhalen, alhoewel de zindelijkheid van de doorgangen en hun witte afbakeningslijnen, speciaal opgemerkt worden.

Het bezoek eindigde in de refter van het personeel, uitgerust met een eenvoudige maar gerieflijke meubilering.



De maaltijd is een periode van rust en ontspanning alvorens een nieuwe krachtinspanning te beginnen.

De gemeenschappelijke maaltijden, genomen in ideale voorwaarden van hygiëne en comfort, alsmede de voldoening van een voldane eetlust, scheppen een atmosfeer van echte vriendschap en joviale verstandhouding.

Geen twijfel dat er gezondheid uitstraalt en wie zegt GEZONDHEID zegt VEILIGHEID.

STATISTIEKEN OVER ONZE WERKONGEVALLEN

VERGELIJKENDE TABEL VAN HUN HERHALINGSVOET

(Aantal ongevallen met minstens één dag werkverlet, per miljoen uren blootstelling aan het risico)

Groep	Antwerpen	Vlaander.	Henegouw.	Nam.-Lux.	Luik	Leuven	Brussel	Limburg	Net
2de trimester 1949.	16,75	22,1	51,5	50,8	27	22,4	27,4	17,2	31,2
2de trimester 1950.	20,5	18,4	48	21,6	25,5	38,5	32,4	33,9	31,8

VERGELIJKENDE TABEL VAN HUN ERNSTIGHEIDSVOET

(Aantal dagen werkverlet, per duizend uren blootstelling aan het risico)

Groep	Antwerpen	Vlaander.	Henegouw.	Nam.-Lux.	Luik	Leuven	Brussel	Limburg	Net	Net zonder B. G. I. en zonder doden
2de trimester 1949.	1,28	0,34	2,56	0,77	0,61	0,39	6,94	0,18	2,06	0,46
2de trimester 1950.	1,91	0,46	0,90	0,30	0,29	0,65	0,54	0,50	0,78	0,53

Opmerking. — De overdreven ernstigheidsvoet geboekt te Brussel (2de trimester 1949) is toe te schrijven aan een dodelijk ongeval, met dewelke de toekenning van 6.000 dagen werkverlet overeenstemt.

Wilt ge later rustig uw pijpje roken?
Zorgt dan voor Veiligheid

De nieuwe garage voor autobussen der R. E. T. aan de Sluisjesdijk te Rotterdam

TOEN de Gemeente Rotterdam op 15 October 1927 het trambedrijf van de R. E. T. M. had overgenomen en dit onder de naam ROTTERDAMSCH E ELECTRICHE TRAM ging exploiteren als gemeentebedrijf, bleek al spoedig dat ter voldoening aan de vervoersbehoef ten in en nabij Rotterdam niet uitsluitend kon worden volstaan met elektrische tramrijtuigen, doch dat de R. E. T. daarbij ook gebruik zou dienen te maken van autobussen.

Er moest dus eerst en vooral gezorgd worden voor de autobusgarage, voor het loodsen van 200 eenheden ongeveer; dit stuk grond werd aan de Sluisjesdijk gevonden. Het duurde echter tot September 1940 alvorens met de definitieve plannen voor die bouw kon worden begonnen.

In October 1943 kwamen de kantoren, werkplaatsen en het ketelhuis geheel gereed, om na de bevrijding voltooid te worden.

Het gebouwcomplex bestaat uit 3 hoofdgedeelten, welke uit bouwkundig oogpunt gezien veel van elkaar verschillen.

Het eerste gedeelte bevat de kantoren, de magazijnen en de kleinere werkplaatsen en begrenst de Noordzijde en de Oostzijde van het gehele complex. Het bestaat uit 2 verdiepingen, terwijl het voor een deel onderkelderd is.

Het tweede gedeelte is de grote werkplaats zelf, welke uit twee door kolommen gescheiden lengtevakken van elk ± 84 m. lengte en 15 m. breedte bestaat.

Het derde gedeelte is de eigenlijke garage, die ± 100 x 70 m. groot is.

Verder behoort nog een afzonderlijk gebouw voor de verwarmingsinstallatie, een dubbele dienstwoning en een portiersloge op het voorterrein tot het gebouwencomplex.

Onmiddellijk bij de ingang bevindt zich een dokterskamer, tevens verbandkamer.

Voordat de chauffeur-conducteurs zich naar de garage begeven, dienen zij zich van plaatsbewijzen enz. te voorzien, welke zij in het z. g. afrekenlokaal kunnen verkrijgen. Na beëindiging van de dienst kunnen zij aldaar hun geld, de overgebleven plaatsbewijzen, enz. afdragen. Dit afrekenlokaal is geschikt voor de plaatsing van 120 personen.

Twee trappen geven van de hall uit toegang tot de verdieping van het gebouw, waar zich o. m. bevinden: een schaftlokaal, ruimte biedend aan ± 125 personen en een recreatiezaal. Deze beide lokalen zijn gescheiden door een keuken en door een garderobe. Het instructielokaal bevindt zich eveneens op deze verdieping en is ingericht als leslokaal met amphitheatergewijs oplopende schoolbanken, plaats biedend aan ± 80 personen. Het ligt in de bedoeling om in dit lokaal aan het personeel de nodige instructies te geven het bedrijf betreffende; er kunnen ook lezingen worden gehouden, zo nodig met behulp van een projectielantaarn of filmapparaat. Hieruit moge blijken, dat er in dit gebouw veel aandacht is geschonken aan de sociale verzorging en de opleiding van het personeel.



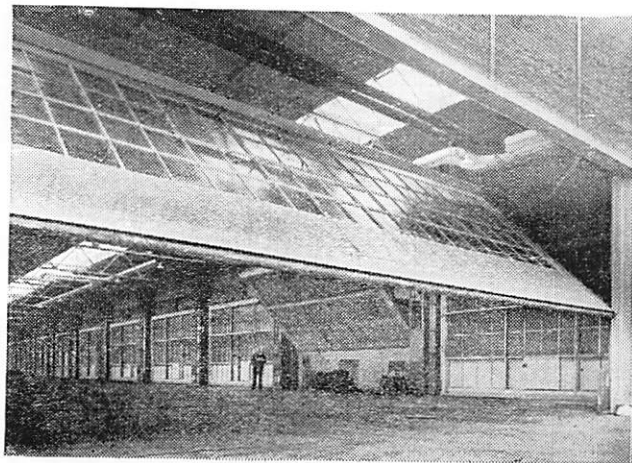
De eigenlijke garage, grenzende aan de werkplaats, vormt de derde afdeling van het gebouw. De kap van deze garage bestaat uit een staalconstructie, welke in de garage-ruimte zelf slechts steunt op 6 kolommen. Deze ruimte heeft daardoor drie kolomvrije ruimten van ± 33 x 70 m.

De garage is toegankelijk door 6 kanteldeuren in de Oostelijke, Zuidelijke en Westelijke gevels. Vier daarvan zijn 4,20 x 11 m. en twee daarvan (die in de Westelijke gevel) zijn 4,20 x 6,60 m groot.

De deuren in de Oostwand, dus aan de zijde, waar de autobussen in- en uitrukken, worden elektrisch bewogen; de overige vier kanteldeuren, welke slechts in noodgevallen worden gebruikt, zijn voor handbediening ingericht.

De deurenwand tussen de garage en de werkplaatsen bestaat uit 12 stuks kanteldeuren, elk groot 7,20 x 4,20 m. Deze worden geopend en gesloten door middel van een centrale as, welke door een electromotor in beweging wordt gebracht.

Achter het kantoor bevindt zich de wasplaats, waar de autobussen uitwendig worden gereinigd. Er bevinden



zich aldaar ook twee inspectieputten, welke dienen om de autobussen aan de onderkant te kunnen nazien.

De autobussen, die bij het binnenrijden defecten vertonen, kunnen onmiddellijk in de werkplaats worden opgenomen door de kanteldeuren, welke zijn aangebracht in de wand tussen de werkplaats en de eigenlijke garage.

Daardoor blijft het eigenlijke garagebedrijf gescheiden van het werkplaatsbedrijf. Teneinde regelmatig controle en smering, alsmede kleine reparaties in de garage mogelijk te maken, zijn daarin nog twee hefbruggen aangebracht in de onmiddellijke nabijheid van het kantoor van den assistent-depotchef, onder wiens direct toezicht deze werkzaamheden dienen te geschieden.

Een zestal gasolietanks zijn ondergebracht in de brandgang. Deze tanks kunnen ca. 54.000 l brandstof bevatten. Ter besparing op de kosten van de aanvoer der brandstoffen is vanaf deze tanks een 4" stalen leiding gelegd naar den aanlegsteiger op het terrein van de Gemeente Werken aan de Maas (St. Janshaven).

Hierdoor is het mogelijk de brandstof per tanklichter aan te voeren. Tussen de aanvoerleiding en de tanks bevinden zich verschillende apparaten als filters, waterafscheiders en een volumemeter.

Uit deze korte beschrijving, die ons welwillend werd ter hand gesteld door het Bestuur van de R. E. T. blijkt dat er hier een oplossing werd genomen die afbreekt met de oude routine.

Het busbedrijf werd opgericht als een afzonderlijke dienst, met afzonderlijk personeel en afzonderlijke werkhuizen; de oude werkhuizen voor spoorwagematerieel werden behouden.



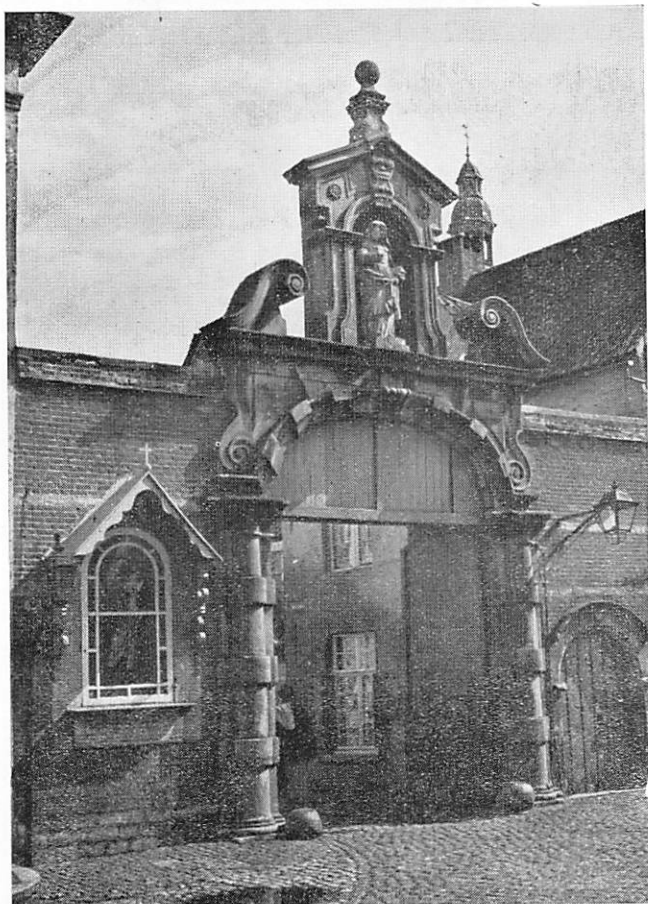
Ter gelegenheid van een bezoek werd vernomen dat na de technische reorganisatie er ook met de administratieve reorganisatie een begin werd genomen. Zo kunnen wij nog aanstippen dat de magazijn-administratie werd gerationaliseerd en dat op rekenplichtig gebied ook merkelijke verbeteringen zullen worden aangebracht.

Wij konden niet nalaten deze merkwaardige realisatie van onze Noorderburen hier voor U neer te schrijven.

L. BORGERHOFF.

Ea. Inspecteur bij de N. M. V. B.

De foto's werden ons welwillend geleend door de revue «De Ingenieur».



Deze monumentale ingang van het mooie Begijnhof van Lier werd door toezichter H. Peeters van Merksem op de gevoelige plaat gebracht.

NEEM DEEL aan de **FOTOWEDSTRIJD** 1950

REGLEMENT

Deze wedstrijd is aan al de agenten van de N. M. V. B. en hun familieleden, voorbehouden.

De twee gewone categories worden behouden, t. t. z. :

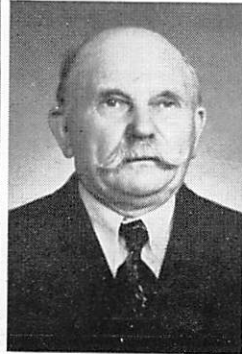
- onderwerpen van algemeen toeristisch belang;
- onderwerpen die in verband staan met de exploitatie van de Buurtspoorwegen : agent aan 't werk, oud of nieuw materieel, zicht van stations, enz...

De prijzenlijst zal in het Decemnummer verschijnen.

De proeven moeten binnenkomen vóór 25 November.



Michielsens, J.
hoofdontvanger - Antw.
44 jaren dienst.



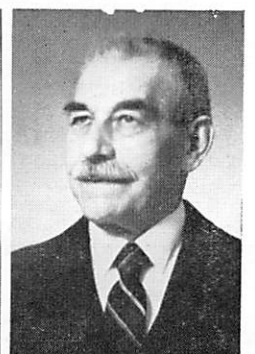
Dierckx, A.
machinist - Antw.
42 jaren dienst.



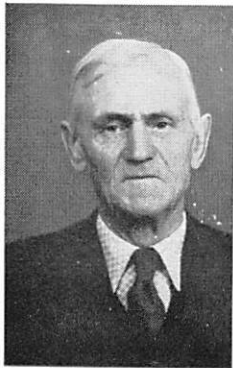
Van Der Perre, J.
remmer - Brabant
41 jaren dienst.



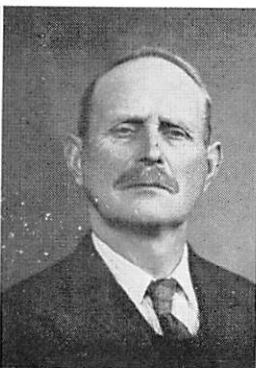
Thielens, F.
wattman - Brabant
44 jaren dienst.



Meyvis, A.
brigadier - Antwerpen
45 jaren dienst.



Berckx, J.
machinist - Antwerp.
44 jaren dienst.



Reynders, P.
ploegbaas - Brabant
41 jaren dienst.



De Kuyper, J.
stelplaatsov. 1^e kl. -
Vlaand. 41 jaren dienst.



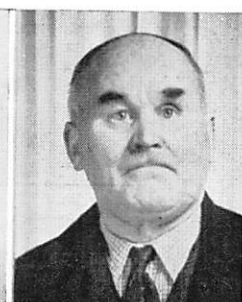
Demets, M.
dienstov. 2^e kl. Vlaand.
46 jaren dienst.



Duriau, A.
ontvanger - Heneg.
41 jaren dienst.



Mw Gatín, St.
kuisvrouw - Luik
40 jaren dienst.



Lauwers, J.
wattman - Brabant
48 jaren dienst.



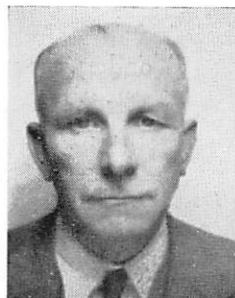
Mans, L.
wattman - Brabant
40 jaren dienst.



Pironet, J.
piqueur - Luik
41 jaren dienst.



Lasters, E.
stat. chef 2^e kl. Antw.
44 jaren dienst.



Wijns, G.
wattman - Brabant
40 jaren dienst.



Cleiren, L.
wattman - Antwerpen
47 jaren dienst.

de Buurtspoorwegen

Uitreiking van Eretekens te Leuven

Op Zondag 27 Augustus werden te Kessel-Lo de burgerlijke eretekens aan belanghebbende agenten uitgereikt.

De h. Van Huffel, Hoofdingenieur, nam, in aanwezigheid van de heer Verschaeve, Ea. Ingenieur, verscheidene diensthouders en Mw Broeké, maatschappelijke assistente, het woord en belichtte in rake bewoordingen de betekenis van deze feestgelegenheid van de arbeid en de trouw aan de onderneming.

Daarna had hij namelijk het genoegen 18 agenten, die hun 35 jaren dienst bij de N. M. V. B. vierden te feliciteren, o. a.:

Burgerlijk Kruis van 1^{ste} klasse: de h. Gabriëls, A.

Burgerlijk Kruis van 2^{de} klasse: de hh. Vanderhulst, K.; Wuyts, J.; Verelst, F.; Naets, D.; Sjaens, V.

Burgerlijke medaille van 2^{de} klasse: de hh. Peeters, J.; Sevenants, N.; Haegemans, A.; Van Casteren, J.; Goessens, F.; Verheyden, L.; Schoovaerts, F.; Lories, A.; Goës, J.; Beauniet, A.; Pira, L.

De h. Weckx ontving een N. M. V. B. -dijpoma voor zijn 35 jaren dienst.

De h. Van Huffel ging vervolgens over tot het uitreiken van de burgerlijke medailles voor 25 jaren dienst.

De h. Fontaine ontving de burgerlijke medaille van 1^{ste} klasse.

De hh. Daems K.; Van Loo, A.; Smeyers, J.-B. werden bedacht met de burgerlijke medaille van 2^{de} klasse.

Tenslotte overhandigde de h. Van Huffel de burgerlijke medaille van de 3^{de} klasse aan de hh. Christiaens, J.; Nijss, J.; Parijs, F.; Petré, A.; Storms, L.; Van Langendonck, R.; Vranckx, Ph.; Vandersceyden, F.; Wellekens, R.; Van Eylen, J.; Peeters, F.; Vermaelen, D.; Geysens, A.; Soetaers, J.; Alexandre, E.; Beauweraerts, Ph.; Béro, R.; Tonus, J.; Dépot, F.; Deguelle, J.; Morsaint, A.; Hamels, J.; Béro, L.; Purnelle, P.

Het fanfaregezelschap, dat onder een dreunende **Brabançonne** de vertegenwoordigers van de Directie opwachtinge, voerde nog enkele muziekstukken uit; dan verlieten de gehuldigen de zaal, dronken van geluk bij het ontmoeten van oude kennissen.

De helden van het feest sloegen in groepjes de richting in van Leuven waar zij hun vreugde met een schuimend potje bier gingen bijzetten in de gemeidelijke Leuvense herbergjes.

Een
weder-
varen
van
controleur
Speurneus



— Ziek geweest, chef?

S. — Ja, de motor was in panne.

— Een beetje olie, en hij was terug aan 't draaien, zeker?

S. — Integendeel, te veel olie, geloof ik. 'k Had per ongeluk mijn verlofpremie aan de vrouw afgegeven, en zij heeft ervan geprofiteerd om onze kasten vol te steken met suiker, rijst en sardienendozen.

— 'k Versta het al. Na het overschrijden van de 38^{ste} parallel, heeft Madame U iedere avond sardienekes voorgeschoteld.

S. — Ge zijt er. Het schijnt dat de Portugezen plezierige kwasten zijn, maar voor mijn part mogen ze het vissen een tijdje stopzetten. Van het zicht alleen van een volgepropte tram werd ik misselijk.

En zo heb ik de gelegenheid gehad om in de wachtzaal van de dokter iets zeer interessant te lezen...

— Allez, chef. Gewoonlijk liggen er daar allen maar verouderde revues.

S. — Wel juist. 't Was nog van in 1948, maar 't ging over de reglementering van het verkeer.

— Natuurlijk was de schrijver van het artikel een « anti-tram »?

S. — In de grond, ja. Maar daar gaat het niet om. Na ons prioriteitsrecht aangehaald te hebben, steunde hij er op dat het Hof van Cassatie, meer dan eens, het principe had naar voren gehaald dat het « botsingsrecht » voor niemand bestond.

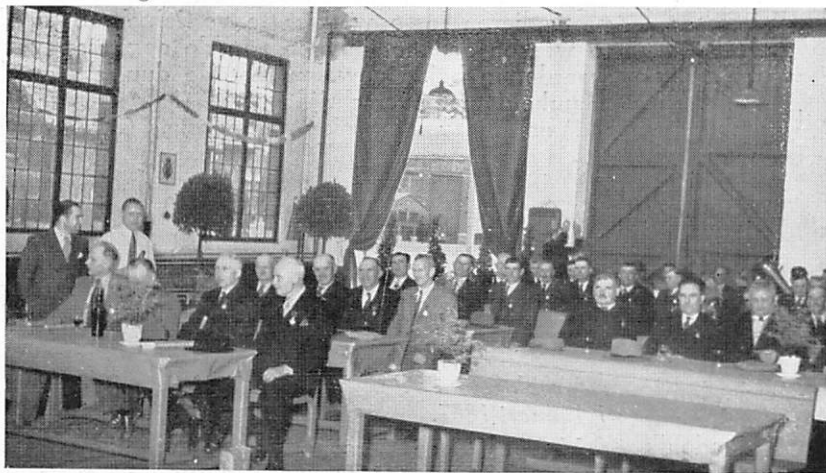
Ik heb mij de moeite gedaan een deel van de uitspraak van 7 November 1938, dat de schrijver aanhaalde, over te schrijven. Hier zie, lees maar.

— « **Het prioriteitsrecht betekent niet het recht alle maatregelen van voorzichtigheid door de wetten voorgeschreven te veronachtzamen, evenmin als de omstandigheden die een dreigende botsing kunnen voorkomen.** »

Dat wil dus bijvoorbeeld zeggen dat een wattman die zijn motrice in gang zet en op dit ogenblik bemerkt dat een andere weggebruiker de spoorbaan zou kunnen versperren, uiterst voorzichtig moet te werk gaan.

S. — Juist. En let wel het betreft hier niet de mening van een of ander journalist, maar wel een Uitspraak van het Hof van Cassatie.

— En zeggen dat ik zulks nu weet, omdat ze oorlog voeren in Korea.



Laureaat van de arbeid

Indien er een onderscheiding bestaat die de houder ervan bijzonder tot eer strekt, dan is het onomstotelijk deze welke door het Ministerieel Departement tot Bevoordering van de Arbeid, aan de geschoolde arbeider verleend wordt na het welslagen in een streng examen, afgenomen door een bevoegde Jury.

De werkplaats van de Buurtspoorwegstelpplaats te Merksem telt een laureaat van de Arbeid onder haar personeel in de persoon van agent **Weitmann, Gustaaf**, Promotie 1949, afdeling Nijverheidstechnici.

De h. Weitmann, die in 1924 in hoedanigheid van paswerker bij de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen in dienst trad, werd brigadier benoemd in 1944 en meestergast 1^o klasse in 1947.

Wij betuigen hem onze welgemeende gelukwensen.

Hoofdbestuur

't Is vijf maand geleden dat we nog een kroniek over het Hoofdbestuur gaven; er is sindsdien ook veel voorgevallen.

Wijzigingen van burgelijke stand werden ons gemeld: Mej. Evenspoel, onze telefoniste met de klankvolle stem, werd Mevr. Vande Perre; Mej. Simone Van Steenwinkel (T. M.) werd Mevr. Bonsire en Mej. Servais, Maatschappelijke Assistent, werd Mevr. Franquin.

Andere collega's hebben het traditionele « ja » woord nog uitgesproken; dit zijn de hh. De Coster en Claessens, Ingenieurs; de hh. F. de Muyneke, S. Van Wassenhove, L. Cornélis, Fr. Van Overstraeten, Ch. De Turck; stippen we nog aan dat onze « huis-electricien », R. Dutry in het huwelijksbootje getreden is met de dochter van de deurwachter René Loux. Aan allen onze beste heilwensen.

Zijn in dienst getreden: bij het bureau van het domein, de h. Sanders en bij P/Adm, de h. Nachtergaele; beide agenten komen uit de Groep der Vlaanders.

SOCIALE KRONIEK

Het wettelijk pensioen

(Vervolg.)

In het voorgaand nummer handelden wij over de ouderdomsrentetoeslag zonder onderzoek der bestaansmiddelen voor loontrekkende gepensioneerden.

Wij spraken reeds over het bedrag en de algemene toekenningsvoorwaarden van dit voordeel. Vandaag willen wij onze lezers enkele nadere inlichtingen geven betreffende deze toeslag.

Bijzondere toekenningsvoorwaarden voor de ouderdomsrentetoeslag zonder onderzoek.

a) Verbintenis alle beroepsbedrijvigheid te staken.

Bij het indienen op het gemeentebestuur hunner woonplaats van hun aanvraag tot het bekomen van de ouderdomsrentetoeslag zonder onderzoek moeten de gepensioneerde loontrekkenden de verbintenis aangaan dat zij zelf en gebeurlijk hun echtgenote alle beroepsbedrijvigheid zullen staken, vanaf het oogenblik waarop hun de ouderdomsrentetoeslag zonder onderzoek zal worden verleend. Voor de loontrekkenden, die bij het indienen hunner aanvraag nog zouden tewerkgesteld zijn, zal de Dienst voor Ouderdomspensioenen naderhand inlichtingen inwinnen betreffende de werkelijke datum van het stopzetten van de arbeid, terwijl de ouderdomsrentetoeslag slechts zal worden verleend vanaf de 1^{ste} van de maand gedurende dewelke alle beroepsbedrijvigheid werd stopgezet.

De gepensioneerden die met de toeslag begunstigd zijn en het werk wensen te hernemen, mogen hiertoe schriftelijk een aanvraag indienen bij de Dienst voor Ouderdomspensioenen, Koninklijke straat, 158, te Brussel, op voorwaarde de ouderdomsrentetoeslag te verzaken gedurende de duur hunner tewerkstelling. Deze aanvraag moet voorafgaandelijk geschieden, ten einde alle strafmaatregelen te vermijden.

Wanneer de loontrekkende opnieuw zijn beroepsbedrijvigheid staakt, volstaat het dit onmiddellijk mede te delen aan bovenvermelde Dienst, door voorlegging van een getuigschrift van einde zijner dienstverhuring vanwege zijn werkgever, of een bewijs vanwege zijn gemeentebestuur indien het een arbeid buiten dienstverband betreft. De uitkering der pensioentermijnen zal alsdan terstond worden hervat.

De in 1^{ste} alinea hierboven bedoelde verbintenis, bij het gemeentebestuur te ondertekenen, luidt als volgt :

« Ik ondergetekende (naam, voornamen en burgerlijke staat) wonende te
» straat, n^o, verklaar bij deze,
» wat mij en mijn echtgenote betreft, de uitdrukkelijke verbintenis aan te gaan alle beroepsbedrijvigheid te staken vanaf het oogenblik waarop mij
» de ouderdomsrentetoeslag zonder onderzoek ontrent de bestaansmiddelen zal worden verleend.
» Het is mij bekend dat het mij verboden is :

» 1^o mij tegenover een werkgever op fiscaal gebied gekend als betaalde werkkrachten in dienst hebbend, door middel van een contract van dienstverhuring te verbinden;
» 2^o in mijn naam of door een tussenpersoon, onverschillig welk ambachts-, handels-, nijverheids- of landbouwbedrijvigheid uit te oefenen;
» 3^o een vrij beroep uit te oefenen. »

Zoals uit het voorgaande blijkt geldt de verbintenis dus zowel voor de verzekerde als voor zijn echtgenote. Indien bijvoorbeeld de verzekerde een loonarbeid verrichtte en de vrouw handel dreef, dienen beide beroepsbedrijvigheden stopgezet.

Wanneer evenwel duidelijk bewezen is dat de echtgenoten in feite gescheiden leven, is de vrouw er slechts toe gehouden de verbintenis door haar echtgenoot aangegaan te onderschrijven op het oogenblik waarop zij vraagt de helft van de ouderdomsrentetoeslag van de gehuwde man te genieten, t. t. z. ten vroegste op 60 jaar.

Er dient hier opgemerkt dat bij bovenvermelde verbintenis het recht niet wordt ontnomen bij tussenpozen en mits voorafgaandelijke aangifte aan het gemeentebestuur, voor de rekening en aan huis van particulieren losse werkjes te verrichten, of mede te werken aan het inhalen van de oogst, op voorwaarde, in beide gevallen, dat de duur der werkzaamheid niet overschrijdt :

1) een niet onderbroken periode van 6 werkdagen in de dienst van eenzelfde persoon;

2) in de loop van hetzelfde burgerlijk kwartaal, 18 werkdagen in dienst van één of meerdere personen.

De wet verbiedt ook niet bijvoorbeeld een eigen stukje grond te bewerken, voor zover de opbrengst uitsluitend dient voor de behoeften van het huishouden.

b) Toestand der loontrekkenden geboren vóór 1 Januari 1867.

Vermits deze personen reeds de ouderdom van 65 jaar bereikt hadden op het oogenblik dat de huidige wetgeving op de pensioenen in werking trad, werden door de wetgever bijzondere toekenningsvoorwaarden voorzien voor deze categorie van gepensioneerden. Aldus kunnen de loontrekkenden, geboren vóór 1-1-1867, de ouderdomsrentetoeslag zonder onderzoek bekomen, op voorwaarde dat door gelijk welk rechtsmiddel wordt vastgesteld :

1) dat zij, gedurende een periode van 10 jaar aan hun 65^{ste} verjaardag voorafgaande, hoofdzakelijk als loontrekkende werden te werk gesteld;

2) dat zij geen anciënniteitspensioen ten laste der openbare besturen genieten;

3) dat het jaarlijks bedrag van hun bruto-inkomsten, gebeurlijk deze van hun echtgenote inbegrepen, 12.000 fr. niet overschrijdt.

c) Toestand der loontrekkenden, geboren van 1 Januari 1867 af.

Deze loontrekkenden kunnen de ouderdomsrentetoeslag zonder onderzoek genieten, indien op hun rekening bij de Spaar- en Lijfrentekas de volgende wettelijke voorgeschreven stortingen van hun 51^o

tot 65^{ste} jaar werden verricht in hoedanigheid van loontrekkende, werkloze of zieke :

Verzekeringsjaar (1)	Jaarlijks bedrag der stortingen	
1926-1931	72 fr.	
1931-1932	50 fr.	
1932-1933	—	Stortingen als verricht aangezien.
1933-1934	—	
1934-1935	50 fr.	
1935-1936	50 fr.	
1936-1937	50 fr.	
1937-1938	50 fr.	
1938-1939	50 fr.	
1939-1940	—	
1940-1941	—	
1941-1942	—	Stortingen als verricht aangezien
1942-1943	—	
1943-1944	—	
1944-1945	—	
1945-1946	50 fr.	

en volgende

Zoals uit de hierbovengaande tabel blijkt, worden, voor de periode van stakingen 1932-1934 en de oorlogsperiode 1939-1945, de stortingen als verricht aangezien; de wetgever heeft hier rekening gehouden met het feit dat ingevolge bijzondere omstandigheden een groot aantal verzekerden niet in de gelegenheid waren regelmatig stortingen te verrichten.

Anderzijds worden nog volgende onderbrekingen in de stortingen toegelaten :

— één jaarlijkse onderbreking voor de verzekerden geboren tussen 1-1-1867 en 31-12-1869;

— twee jaarlijkse onderbrekingen voor de verzekerden geboren tussen 1-1-1870 en 31-12-1874;

— drie jaarlijkse onderbrekingen voor de verzekerden geboren sedert 1-1-1875.

Aan de hand van de hiervoor gaande tabel kan elkeen voor zijn persoonlijk geval nagaan of de gedane stortingen hem recht geven op het bekomen van de ouderdomsrentetoeslag zonder onderzoek.

Voorbeeld :

Een loontrekkende geboren in 1882 bereikt de ouderdom van 51 jaar in 1933 en de ouderdom van 65 jaar in 1947.

Voor deze periode 1933 tot 1947 dient vermelde arbeider slechts 4 stortingen verricht te hebben, gezien er 7 verzekeringsjaren zijn voor dewelke de stortingen als verricht worden aanzien, terwijl hij tevens 3 jaren onderbreking in de stortingen mag hebben.

Wij vestigen er de aandacht op dat voor het bepalen van het vereiste aantal stortingen tussen het 51^e en 65^e jaar niet enkel de stortingen als loontrekkende maar ook deze als werkloze of zieke in aanmerking komen. De personen die als loontrekkende in Frankrijk of Nederland te werk gesteld waren en daar als zodanig stortingen verricht hebben, kunnen de ouderdomsrentetoeslag zonder onderzoek genieten indien zij terzelfdertijd van hun 51^e tot 65^e jaar in België stortingen als vrijwillig verzekerde verricht hebben.

Gezien het uitzonderlijk belang der stortingen met het oog op het toekennen van de ouderdomsrentetoeslag zonder onderzoek, wordt aan de verzekerde dringend aangeraden zich er van te vergewissen of luik C van zijn stortingskaart, welke hij elk jaar ten laatste tegen het einde van de maand volgend op zijn verjaarsmaand moet ontvangen, het bedrag vermeldt der stortingen, welke normaal op zijn lijf-

renterekening voor het verstreken verzekeringsjaar hadden moeten verricht zijn.

Indien dit niet het geval is, zal de verzekerde zich onmiddellijk tot zijn werkgever wenden.

Zodoende worden alle moeilijkheden vermeden voor de verzekerde bij zijn latere oppensioenstelling of voor de weduwe in geval van vroegtijdig overlijden.

d) *Bijzondere toestand der loontrekkenden geboren vóór 1 Januari 1881 die niet de vereiste stortingen hebben verricht om de ouderdomsrentetoeslag zonder onderzoek te genieten.*

Tussen de arbeiders die vóór 1-1-1946 de ouderdom van 65 jaar bereikten, waren er een groot aantal verzekerden op wier rekening niet regelmatig het aantal vereiste stortingen werden verricht.

Deze personen konden bijgevolg niet genieten van de ouderdomsrentetoeslag zonder onderzoek.

Bij de herziening van de wetgeving in 1946 werd hiermede rekening gehouden en voor deze gepensioneerden minder strenge voorwaarden van storting voorzien.

Aldus kunnen, sinds de Bevrijding, de loontrekkenden geboren vóór 1-1-1881, op wier rekening, wegens een of andere reden, de vereiste stortingen waarvan sprake onder c) hierboven, niet werden verricht, toch aanspraak maken op de ouderdomsrentetoeslag zonder onderzoek.

Deze gepensioneerden moeten slechts door nauwkeurige getuigschriften bewijzen dat zij tussen hun 50^e en hun 65^e verjaardag gedurende minstens 10 jaar op regelmatige wijze een beroepsbezigheid als loontrekkende hebben uitgeoefend.

(1) door verzekeringsjaar dient verstaan de periode van 12 maanden volgende op de verjaarsmaand.

Zegt het met bloemen

« Say it with flowers » — « Voeg bloemen bij hetgeen ge zegt ». Dit is de slagzin van alle bloemenkwekers. Een van onze ontvangers heeft deze spreuk op een bijzondere wijze in toepassing gebracht, zoals het blijkt uit het relaas van een gebeurtenis weergegeven door een Brussels dagblad.

GEPAST GELD a. u. b.

Dit staat te lezen in de trams. Het prent zich te gelijker tijd in 't geheugen en in de onverschilligheid. Het wordt slechts werkelijkheid op de kalme uren, in de hete zomernamiddagen als de reizigers zeldzaam en slaperig zijn...

Zo gebeurde het dat de ontvanger van de lijn Brussel - Noord - Zellik, de doorstreepte B, niet de minste nikke'munt meer op zich had. Daar komt een jonge dame de tram opgestapt. Pakjes op linker en rechter arm en een tas vol groenten, bloemen en vruchten...

De schoonheid heeft haar pakjes netjes op de zitting gcrangschikt, en nu begint het vissen in een diepe beurs naar de nodige muntstukken. En dat gaat niet zo vlog. De mooie vingers halen eerst een frank boven, vervolgens vijf stukken van 25 centiemen dan tien centiemen, tenslotte nog een van vijf. Eens nageteld. Zijn w'er? Oh! neen...

En diep beteuterd ontplooit de lieve dame een biljet van honderd frank en steekt beide handen uit naar de ontvanger a' sof ze hem de keuze wilde laten tussen paar en onpaar : — « 10 centiemen te weinig » zucht ze.

De ontvanger werpt een oogslag op het bankbiljet, een oogslag op zijn lege geldtas, een oogslag op het lieve kind. Zonder verder aarzelen neemt hij het onvolledig sommetje en geeft het tram-biljet. Dan buigt hij zich over de pakjes en tassen en knipt een roosje uit de bloementuil.

« En nu klopt de rekening » zegt hij hoffelijk, terwijl hij de bloem in het knoopsgat vestigt...

En wie zal er durven beweren dat de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen deze maal niet werkelijk rijker is geworden?

« Onze Buurtspoorwegen » is fier te mogen vaststellen dat haar campagne voor de hoffelijkheid vruchten draagt. Van harte feliciteert zij de anonieme ontvanger, die 10 centiemen heeft verloren maar daarvoor de achting van de reizigers heeft gewonnen en... een welverdiend mooi ereteken!

De eerste P. C. C. Cars op het Buurtspoorwegnet



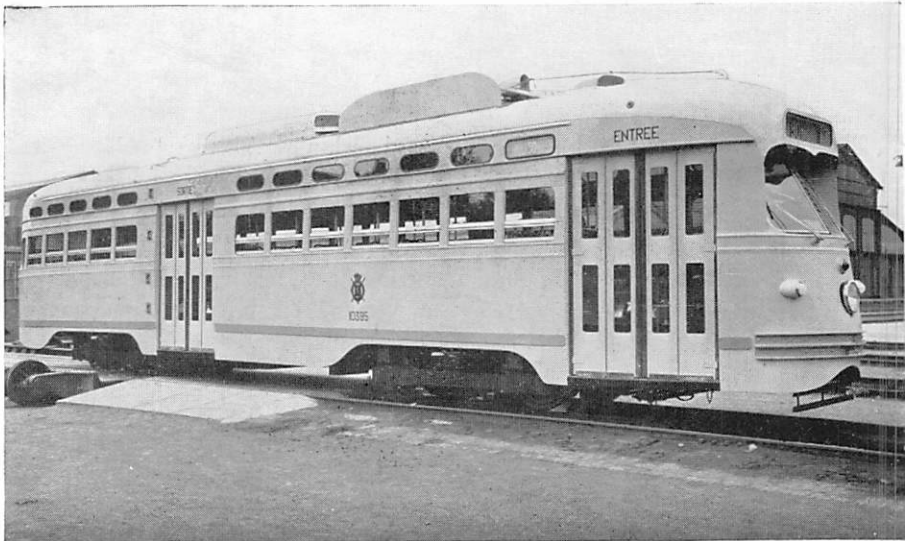
Op 20 Augustus 11. bracht de Pers ter kennis van het publiek dat de N. M. V. B. de eerste P. C. C. cars van Belgisch fabrikaat in dienst ging stellen.

Wij betreuren ten zeerste dat wij slechts bij huidige uitgave van « Onze Buurtspoorwegen » onze lezers uitgebreider inlichtingen dienaangaande hebben kunnen verschaffen.

Bij het indienststellen van de eerste ingevoerde P. C. C. car hebben wij in ons nummer 16 van November 1948 een uitvoerige beschrijving gegeven van dit nieuw type van motrice « All Electric ».

Weliswaar werden de door de Maatschappij « La Brugeoise et Nicaise et Delcuve » in samenwerking met de A. C. E. C. gebouwde P. C. C. cars, vervaardigd naar de corspronkelijke Amerikaanse plans, nochtans dient het aanzienlijk werk, dat uitgevoerd werd door de studieburelen van deze maatschappijen, naar waarde geschat.

Inderdaad, het versmallen van het chassis, hetwelk noodzakelijk bleek ingevolge de bij de N.M.V.B. bestaande ruimteprofielen (het rijtuig - Amerikaans type is 2 m. 52



Rijtuig zonder pantograaf die de werkhuizen « La Brugeoise, Nicaise et Delcuve » verlaat.

breed) en zekere door onze diensten opgedrongen wijzigingen hebben het opmaken van 700 plans gevegd, alvorens te kunnen overgaan tot het stadium van de constructie in serie.

De hiernevens afgebeelde P.C.C. van de Buurtspoorwegen vertoont volgende karakteristieken :
Totale lengte 14,157 m.
Breedte 2,316 m.
Doormeter van de wielen 0,660 m.
Motoren : 4 General Electric motors van 55 P. K.

Elke motor draait onder halve spanning van de leiding, d. i. onder een spanning van 300 V.

Het normaal besturen geschiedt door 3 pedalen, zoals uiteengezet werd in ons nummer 16.

De ruime platforms, die in het rijtuig aangebracht werden laten zelfs toe, van buiten de normale uren van druk verkeer het hoofd te bieden aan onvoorziene overbelasting.

Deze mogelijkheden van grote capaciteiten verzekeren een af-

doende soepelheid in de exploitatie welke onontbeerlijk is in zake het vervoer van personen, dat zich op sommige ogenblikken van de dag kenmerkt door plotselinge momenten van druk verkeer van een dikwijls zeer beperkte duur.

Tijdens verschillende reizen op de lijnen Charleroi - Gosselies en Charleroi - Courcelles, hebben wij kunnen vaststellen dat de reizigers het geluidloos glijden, het gemak van de zitplaatsen en de indrukwekkende verlichting 's avonds, ten zeerste waarden.

Opmerkenswaard is dat het merendeel van de reizigers, die niet weten dat de luchtvoervoer verzekerd is, de indruk hebben ingesloten te zijn en beroofd van verse lucht.

De vensteropeningen, welke op gezichtshoogte aangebracht zijn moeten praktisch nooit geopend worden, vermits de omringende lucht, die onophoudelijk ververst wordt, op een standvastige temperatuur gehouden wordt.

Een motor die de verse lucht binnenstuwt en de luchtomloop verzekert, bevindt zich aan de tegenovergestelde zijde van de deuren. Deze motor dient voortdurend in werking gehouden, vermits de tractie motors die volledig ingesloten zijn, onophoudelijk door een luchtstroom dienen afgekoeld.

Voegen wij er aan toe dat, dank zij dit toestel, de wattmen 's Winters, rond de pedalen, de weldoende inwerking genieten van een warme luchtstroom.

Wij hebben tevens kunnen opmerken dat het op eigenaardige wijze uitgesneden scherm, hetwelk de stuurpost beschut, langs de buitenzijde met zwarte vilt overtrokken is ; deze schikking werd oordeelkundig bestudeerd, vermits de wattman 's avonds de straat duidelijk en zonder terugkaatsingen kan onderscheiden, ondanks de helle klaarte van binnen.

De wattmen gaan er prat op een dergelijk volmaakt rijtuig te besturen. De N. M. V. B. was de eerste in België om P. C. C. cars (1948) te bestellen en ze in 1950 in dienst te stellen.

Om de toegangsruimte van de reizigers te vergroten heeft groep Henegouwen de scheidings- en steunstaven die zich vóór de zitplaats van de ontvanger bevonden, verwijderd.

Op de photo merkt men duidelijk het molentje op dat het openen van het bovenste gedeelte van de vensters toelaat. Tevens ziet men ook de draad die reeds door een lichte vingerdrukking een elektrische schel in beweging brengt en een licht « aangevraagde halte » aansteekt.

Aan de ingang, rechts van de zitplaats van de trambestuurder, bevindt zich een metalen kast die links de smeltveiligheden bevat en rechts een verlucht kastje voorbehouden aan het personeel.



Vijftig autobussen van het nieuwe type zullen de grote Luikse buitenwijken bedienen

De autobusvloot van de Buurtspoorwegen zal door 50 nieuwe eenheden vergroot worden en de eerste geleverde rijtuigen werden reeds in dienst gesteld in het Luikse, waar ze geleidelijk de « Chausson » en de « Mack » vervangen die naar andere groepen zullen doorgestuurd worden.

Dit heeft tot doel de hergroepering van materieel van eenzelfde merk in de verscheidene stelplaatsen van ons net. Hierdoor zal een standardisatie van de onderhoudsdiens ten kunnen doorgevoerd worden.

Onze lezers weten beter dan wie ook welke moeilijkheden onze Maatschappij te overwinnen had na de Bevrijding om degelijk autobusmaterieel te bekomen.

Toen ter tijde waren de behoeften zeer groot en moest men zich vergenoegen met wat de markt aanbood; zo gebeurde het dat zeer gevarieerd vreemd materieel aangekocht werd.

Op gebied van Werkhuis-organisatie, zal de nieuwe aankoop van rijtuigen van hetzelfde type een merkelijke besparing uitmaken.

Karakteristieken.

De hierbij afgebeelde autobus bestaat uit een Brossel chassis met koetswerk van de firma Maes van Antwerpen en is voorzien van een Diesel Leylandmotor van 125 P. K.

Het rijtuig biedt 31 zit- en 28 staanplaatsen.

Tegen de ruit aan het uiteinde van de autobus, hangt een klein scherp hamertje. Het betreft hier een eenvoudige maar zeer doeltreffende veiligheidsmaatregel. Dit ini-

tiatief en de toepassing ervan komt de N. M. V. B. toe.

Bij ongeval (omslaan van het rijtuig of het blokeren van de deuren door botsing) blijft de ruit aan het uiteinde van de autobus immer toegankelijk. Een hamerslag tegen de Securitruit voelstaat om er de inwendige samenstelling van te wijzigen; het glas brokkelt af bij de kleinste slag.

Dit procedé is een veiligheidsmaatregel bij uitstapen daar op kritische ogenblikken het gebruik van de « nooduitgang » bijna altijd bemoeilijkt wordt.

Het uitstappen geschiedt vocraan. Bij het openen van de deuren des avonds wordt de aanduiding « In-gang » door twee kleine groene lampjes verlicht en de « Uitgang » door twee rode lampjes; de voetreden worden insgelijks automatisch verlicht.

De achterlichten werden merkelijk verbeterd. Men heeft twee platen in geslepen glas « catadioptriek » aangebracht, d. i. glas dat de stralen der autolichten weerkaatst. Twee grote « stop »-lichten werden eveneens aangebracht; de autovoerders zullen zodoende duidelijk verwittigd worden van het stilhouden van de zware rijtuigen die personen vervoeren. Het ware wenselijk dit systeem te zien veralgemenen.

De nummerplaat is bestraald door twee witte lichten; vroeger werd een zwak lampje voldoende geacht.

De binnenuitrusting van de autobussen Leyland - Maes heeft niets luxueus, doch, zoals ze zijn, beantwoorden deze voertuigen aan de bijzondere eisen van de streek die ze moeten bedienen.

Een autobusstation te Luik

Enkele jaren vóór de laatste oorlog werd een groot gebouw te Luik opgetrokken. Een voorgevel gaf uit op de Bd de la Sauvenière en een ander op de Xavier Neujeanplaats.

Bouwmeester J. Dedoyard had toen reeds en bijzonder in de provincie Luik, de grote uitbreiding van het autobusvervoer voorzien en een autobusstation met twee uitgangen ontworpen.

Welnu, dit station, oorspronkelijk voorzien voor 10 lijnen, zal er 19 bedienen met 212 vertrekken per dag.

Het zijn vooral de diensten van de N. M. V. B. en van de N. M. B. S., verpacht en in regie uitgebaat die in dit station geconcentreerd werden en van waaruit men naar alle richtingen kan vertrekken.

Op het groot centraal gedeelte tussen de twee toegangswegen in, bevindt zich een grote wachtzaal met de dienstregelingen, een aantrekkelijk drankbuffet, een bagagekantoor, een krantenhuisje en een politiebureau.

Frankrijk beschikt over veel autobusstations maar we menen dat in België de stad Luik de eerste is om zulk initiatief te nemen. Ook verdienen de heren van het stadsbestuur hiervoor verdiende geukwensen.

Het was de mooie « General Motor » autobus van de N. M. V. B. aan wie de eer toekwam dit station in te wijden in tegenwoordigheid van een groot aantal personaliteiten.

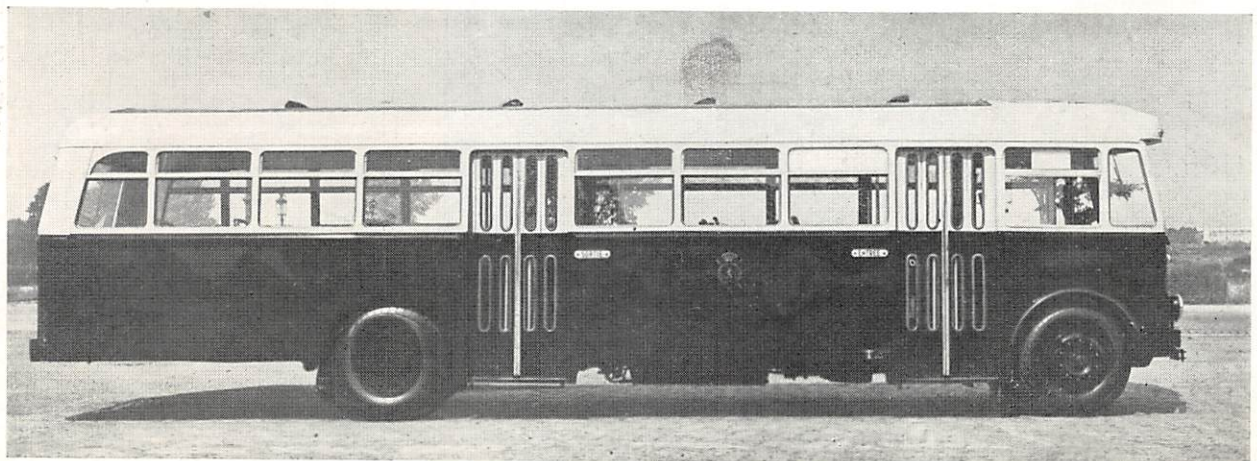
Wie vond de lucifers en in welk jaar?

John Walker van Stockton-on-Tees (England) vond, in 1827, lucifers uit die afgestroken werden.

Het waren kleine houtstaafjes die aan het ene uiteinde met een mengsel van chloorkali, suiker en Arabisch gom bestreken werden.

Deze lucifers moesten hevig tussen twee schuurpapieren afgestroken worden en ontvlamden heel moeilijk.

It Is de Fransman, Dr Charles Sauria, die in 1831 de eerste fosforlucifers uitvond.



Het Rustoord voor het personeel van de N. M. V. B.

VIJFTIEN jaar geleden, op 27 Maart 1935 werd de eerste Raad van Beheer van het Rustoord samengesteld onder voorzitterschap van de h. Leon Jacobs, Directeur-Generaal.

De herdenking dezer heuglijke gebeurtenis vond plaats te Wenduine op 2 September ll.

De genodigden werden opgewacht door de h. Louis Jacobs, Voorzitter van de Raad van Beheer van het Rustoord, en de h. Van Hemeldonck, Directeur van het Personeel.

Tijdens de maaltijd werden de genodigden aangenaam verrast door het binnentreden van de h. Leon Jacobs, Ere-Directeur-Generaal. Hij drukte de hand van al zijn oude medewerkers, die blijk gaven van hun vreugde, hem na een langdurige ziekte terug gezond in hun midden te mogen ontmoeten.

Vervolgens nam de h. Louis Jacobs het woord. Hij betreurde de afwezigheid van de h. Graaf de Lichtervelde en de h. Directeur-Generaal, die de uitnodiging aanvaard hadden, doch wegens hun drukke ambtsbezigheden, op het laatste ogenblik de verplaatsing niet konden ondernemen.

Na het verslag voorgelezen te hebben van de zitting die de inhuldiging voorafging, herinnerde hij dat de oprichting van het Rustoord zonder de krachtadige steun van de N. M. V. B., zelfs niet in overweging kon genomen worden. «Sinds zijn bestaan af tot heden», verklaarde hij, «werd ons deze steun nooit geweigerd».

Verder drukte de h. Jacobs de aanwezige geassocieerde leden vooral op het hart diepe erkentelijkheid te

viert zijn 15-jarig bestaan

betuigen tegenover de hh. Voorzitter en de leden van de Raad van Beheer van de N. M. V. B. en inzonderheid onze twee ere-voorzitters, Leon Jacobs en M. De Vos, voor de belangstelling die zij steeds getoond hebben

voor het Rustoord, een sociaal werk, dat een vrij belangrijke plaats inneemt naast de Sociale dienst welke bestaat in de schoot van de N. M. V. B.

Na de vergadering van 27 Maart 1935 werd er een aanvang gemaakt met de omvormingswerken van het onderstation te Heist, en de Zondag 21 Juli van hetzelfde jaar ging de officiële inhuldiging van het rustoord door.



Ziehier enkele geassocieerde leden die de Heer Jacobs omringen en zich kunnen laten doorgaan als: «de vrienden van het Rustoord van Wenduine».

Rechtstaande, van links naar rechts, de hh. J. Cattiez, A. Wilmotte, J. Félix, Van Diest, Diensthoofd, Cornélis, Hoofd-inspecteur, Van Vlaenderen J., Diensthoofd, L. Borgerhoff, Ea. Inspecteur, Destrée, Ea. Inspecteur, Van Hemeldonck, Directeur van het Personeel, Léon Jacobs, Ere-Directeur-Generaal, Hoppe, Ea. Inspecteur, Mevr. Dons, Louis Jacobs, Voorzitter van het Rustoord, Hoens, Hoofdingenieur-groepshoofd, Vanoppens, Ere-Directeur, Cornellie, schatmeester van het Rustoord, Legein, Rechtskundig Adviseur.

Op het voorplan: de hh. Vanden Eede, Keutgens, Tissen, Verbeke, Wafflard, Dons en Dierinckx.



Onze collega Vander Bruggen heeft in September ll. in het Rustoord de inhuldiging bijgewoond van een nieuwe autobuslijn, voorbehouden aan de grote gezinnen.

De candidaat-reizigers schijnen in goede stemming te verkeren.

Verder herinnerde de Voorzitter aan de omstandigheden die de h. Fromont er toe aanzetten in 1942 de ganse inboedel, welke een aanzienlijke waarde vertegenwoordigde, in een recordtijd te ontruimen. We'nige tijd na deze gelukke onderneming werd het Rustoord volledig vernield door de Duitse bezetters.

Na de vijandelijkheden bevond het rustoord zich in zulke verregaande graad van vernieling dat zijn wederopbouw niet meer in overweging genomen werd; het is alsdan dat men op de gedachte kwam een rustoord te Wenduine op te richten.

Het in bijzonderheden opsommen van al de gebeurtenissen die zich hebben voorgedaan tot op het ogenblik van de volledige instelling van het Rustoord te Wenduine zou te ver leiden.

Wij zullen ons eenvoudig houden bij het aanstippen dat wij vóór de oorlog nagenoeg 27.000 verlofdagen toegestaan hebben en sinds de bevrijding 35.000.

Ten slotte vervolgde de Voorzitter « komen er alle soorten van agenten geestelijk met mekaar in aanraking; agenten uit de verschillende klassen van het volk, die e'k een ander levensstandaard leiden, agenten met politieke meningsverschillen en leden van syndicale organisaties welke in open strijd tegenover elkaar staan, agenten zonder onderscheid van godsdienst en taal, komende uit alle windstreken van het land, leven er in een atmosfeer van serene kalmte en gezonde verstandhouding, welke niet nalaat de toe-

valige bezoeker aangenaam te verrassen.

De afdoendste propaganda wordt onder het personeel verspreid door hen die hun verlofdagen in het Rustoord doorgebracht hebben ».

Deze redevoorring werd geestdriftig toegejuicht en als beste bewijs van erkentelijkheid overhandigden de genodigden bloemen aan Mevr. Dons, echtgenote van de huidige Beheerder.

Het bescheiden banket — dat kon ingericht worden mits een bijdrage van de leden van de Raad van

Beheer, de Raad van Beheer van het Rustoord en de geassocieerde leden — werd, nadat de fotograaf de aanwezigen voor de welbekende waterput had opgesteld en op de gevoelige plaat gebracht, besloten onder het roken van een geurig sigaartje.

« Onze Buurtspoorwegen » drukt de wens uit aanwezig te mogen zijn op het banket van het 25-jarig bestaan van het Rustoord, maar dan in een Rustoord dat uitbreiding genomen heeft en zodanig ingericht dat het de tramwaymen-kostgangers alle seizoenen kan opnemen.

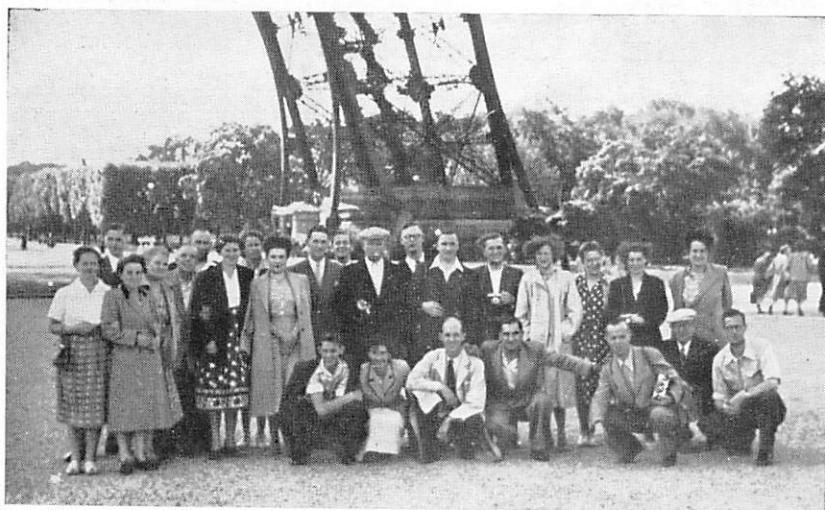
Mechelen op reis, te land, te water en in de lucht !

Zoals wij reeds in een vorige bijdrage lieten uitschijnen zouden wij ons gedurende de winterperiode beperken tot het « economisch toerisme » t. t. z. het bezoeken van interessante gebouwen en instellingen.

Stilaan nadert dan de zomer en de Centse Floralieën stelden ons op 30 April in de mogelijkheid wat verder te reizen. Het is niet meer nodig hier de lof te maken van de schoonste en merkwaardigste bloemententoonstelling van de wereld. Bij

de terugreis deden wij even Hekelgem aan met zijn zandtapijten.

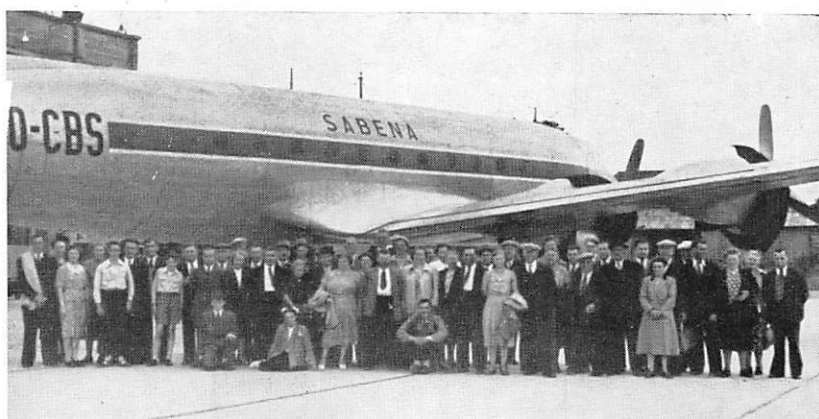
Het hoogtepunt van het seizoen was ongetwijfeld onze driedaagse reis naar Parijs, die doorging van Vrijdag 21 tot Zondag 23 Juli. De heenreis had plaats over Mons, Maubeuge, Vervins en Laon. Na het middagmaal en een wandeling door de stad reden wij verder over Soissons, Dammartin en Le Bourget naar de Franse hoofdstad. Installatie in het hotel en na het avondmaal op wandel langs het Louvre, Tuileries, Place de la Concorde en Champs-Élysées. Zaterdagvoormiddag maakten wij een autocar-tocht door de voornaamste centra van Parijs o. m. l'Île de la Cité met de Notre-Dame, Gerechtshof, verder naar het Pantheon, Palais de Luxembourg, enz. Dan nog vlug naar Montmartre met zijn prachtige basilieken; 's namiddags voerde de autocar ons naar Versailles voor een bezoek aan het enig mooi paleis en de prachtig aangelegde hovingen... Zo werd het Zondag, onze laatste dag! De uren die ons overblijven zouden wij nuttig gebruiken. Een korte rit door de stad langs het Koninklijk Paleis en de Place Vendôme bracht ons opnieuw aan de Eiffeltoren voor een bestijging. Het programma voorzag na het middagmaal nog een bezoek aan het wassenbeeldenmuseum Gre-



In de schaduw van de Eiffeltoren !

Op één November werd de reeks ingezet met een geleid bezoek aan de studio's van het N. I. R. te Brussel en de 15^{de} van dezelfde maand deden wij de reis Mechelen-Tienen per buurtspoorweg om de suikerfabrieken, die op dat ogenblik in volle werking waren, te bezichtigen.

Op 14 December kwamen de instellingen van de « Ford Motor Company » te Antwerpen aan de beurt, waar wij op een zeer duidelijke wijze een gedachte kregen van de montage aan de lopende band. 's Namiddags bezochten wij het Terengebouw en het Rubenshuis. Onze volgende uitstap had wederom Antwerpen tot doel om er op 15 Maart een kijkje te gaan nemen in de « Solo Margarine » fabrieken. 's Avonds werden wij rondgeleid in de drukkerij der « Gazet van Antwerpen » en geraakten wij enigzins vertrouwd met de dagbladwereld.



Te Melsbroek, op het vliegveld.

vin. Op de terugreis passeerden wij achtereenvolgens te Compiègne, Noyon en St-Quentin. Even uitblazen en over Guise en La Capelle naar de Belgische grens. Ja, schone liedjes duren niet lang, doch al'e deelnemers zullen met veel genoegen terugdenken aan de « bougies » en aan al het mooie en aangename van de reis.

Wij zijn maar pas thuis en reeds op 26 Juli nemen een 60 agenten de gelegenheid te baat een geleid bezoek te brengen aan de Nationale Luchthaven te Melsbroek. Nu ons de kans geboden wordt, waarom niet eens gevlogen? De SABENA zorgde ervoor dat om 17.30 uur 21 agenten in een D. C. 3 zonden plaats nemen voor een luchtdoop. Over Mechelen, Keerbergen en Aarschot vlogen wij naar Beringen, Peer en de Nederlandse grens. Terug over Bocholt, Hechtel, Leopoldsburg, Diest en Leuven en na een uur waren wij terug op onze vertrekbasis.

« Te water » luidt het in de titel. Samen met de andere stelplaatsen van de provincie Antwerpen organiseerden wij nog op 27 Augustus j.l. een welgeslaagde boottocht naar Vlissingen.

Met dit al, doet de eerste koude zich reeds gevoelen en moeten wij het « groot toerisme » voor enkele maanden vaarwel zeggen. Dat wil niet zeggen dat wij thuis blijven want wij hebben reeds enkele bezoeken vastgelegd voor de winterperiode o. a. een bezoek aan de De Beuckelaer's fabrieken te Antwerpen, de elektrische seininstallaties van het Noordstation te Brussel, enz.

**

Bravo Mechelen !

Uw zeer verscheiden toeristische en culturele bedrijvigheden mogen als toonbeeld dienen voor de agentenverenigingen van onze Maatschappij.

Wij hebben ons laten inlichten over de kostprijs van enkele dezer excursies, ingericht door onze collega Neyens; en dit op zijn eigen vormt reeds een krachttoer.

De secretarissen van onze verenigingen die meerdere details zouden willen weten kunnen zich wenden tot de heer Neyens, stelplaats N. M. V. B. te Mechelen.

Bijzondere voorwaarden voor de lezers van dit tijdschrift.

Een boottocht naar het Eiland Walcheren

Uit alle hoeken van de provincie Antwerpen waren ze opgekomen : uit Antwerpen, Merkssem, Blauwhoef, Oostmalle, Hoogstraten, Zandhoven, Turnhout, Heist o/d Berg, Mechelen en Rumst. Velen hadden reeds een lange reis achter de rug.

Het was enkele minuten over half negen toen de prachtige salonboot « De Zeeuw », van de rederij Flandria, de kaai verliet met aan boord een 120 tal agenten van de N. M. V. B. met hun familie.

Langzaam vaart de boot af en stilaan verdwijnt de stad uit het gezicht. Nu varen wij door het rijke polderland. Op de Schelde zelf is het een komen en gaan van schepen; statige zeereuzen gesleept door krachtige sleepers, kleinere binnenschepen tot zinkens toe geladen en lichte zeilbootjes, nu eens links dan eens rechts overhellend, wisselen elkaar af. Wij varen voorbij Doel en Lillo de twee laatste gemeenten op Belgisch grondgebied en spoedig bereiken wij de Westerschelde, waar bij warm weder de zeehonden bij tientallen te luieren liggen in de zon. Het weder dat 's morgens niet veel goeds voorspelde, wordt nu beter en de zon is eveneens van de partij.

De pick-up, die tot nu toe het muzikaal gedeelte verzorgde, moet de plaats ruimen voor het N. M. V. B. jazzorkest. De



*Lachen en dansen.
Goede remedie tegen zeeziekte.*

danslustige paartjes laten het niet aan hun hart komen en er wordt duchtig op los gedanst. Intussen naderen wij Vlissingen en de deelnemers worden er van verwittigd dat er bij de aankomst te Vlissingen de mogelijkheid bestaat een autocar-tocht te maken op het eiland Walcheren. Dat valt zeker in de smaak want ruim 100 deelnemers laten zich inschrijven.

Drie autocars nemen de reislustigen op en zetten ze weldra af te Middelburg, onze eerste pleisterplaats. Het mooie stadje, hoofdplaats van de provincie, heeft veel geleden gedurende de laatste wereldoorlog. De oude abdij, met zijn gekende toren Lange Jan, werd zwaar geteisterd, evenals het mooie stadhuis, gebouwd door de Mechelse beeldhouwers Keldermaans, dat thans volledig wordt hersteld. Lang kunnen wij echter niet vertoeven want de tijd is juist gemeten. Vlug enkele souvenirs gekocht en dan weer op weg. Over kronkelende wegen met links en rechts nette Hollandse huisjes gaat het naar Domburg, de rustige familiebadplaats aan het Noordzeestrand. Hier stappen wij even uit voor een wandeling op het strand. Enkele nemen de gelegenheid te baat voor een zwempartijtje.

Vandaar rijden wij langs de westkust van het eiland, waar in 1944 de geallieerden landden. Veel verwoestingen werden er aangericht, doch veel is reeds heropgebouwd zodat de Zeeuwen alle eer halen van hun spreuk « Luctor et Emergo » (« ik worstel en blijf boven water »). De tocht gaat verder over Westkapelle, met zijn oude vuurtoren. Zoutelande en Koudekerke naar Vlissingen, de oude havenstad die zoveel zeehelden telt onder haar stadsgenoten, waarvan Admiraal de Ruyter ongetwijfeld de meest bekende is.

De tijd vliegt snel en zeker wanneer men op reis is. Om 17 uur herinnerde een schrill fluitsignaal ons eraan dat het tijd was om in te schepen. De thuisvaart zal heel wat langer duren daar wij met een zeer ongunstige tij hebben af te rekenen. Doch dat schrikt ons niet af en aanstonds treed het jazzorkest in actie ! De duisternis valt stilaan in en het is alsof de Schelde bezaaid is met rode, groene en witte lichtjes; het zijn de aanwijzingen voor het scheepvaartverkeer. Sneller dan verwacht zien wij reeds in de verte de verlichting van de haven en eens voorbij de bocht is Antwerpen in 't zicht. Nog een laatste afscheid aan vrienden en kennissen en daarmee is de dag voorbij en keert iedereen huiswaarts.

27 Augustus zal zeker bij vele agenten nog lang in het geheugen blijven en wij hopen ze het volgende jaar samen met veel andere bekenden nogmaals te kunnen uitnodigen op een of andere uitstap.

F. KEUTGENS.