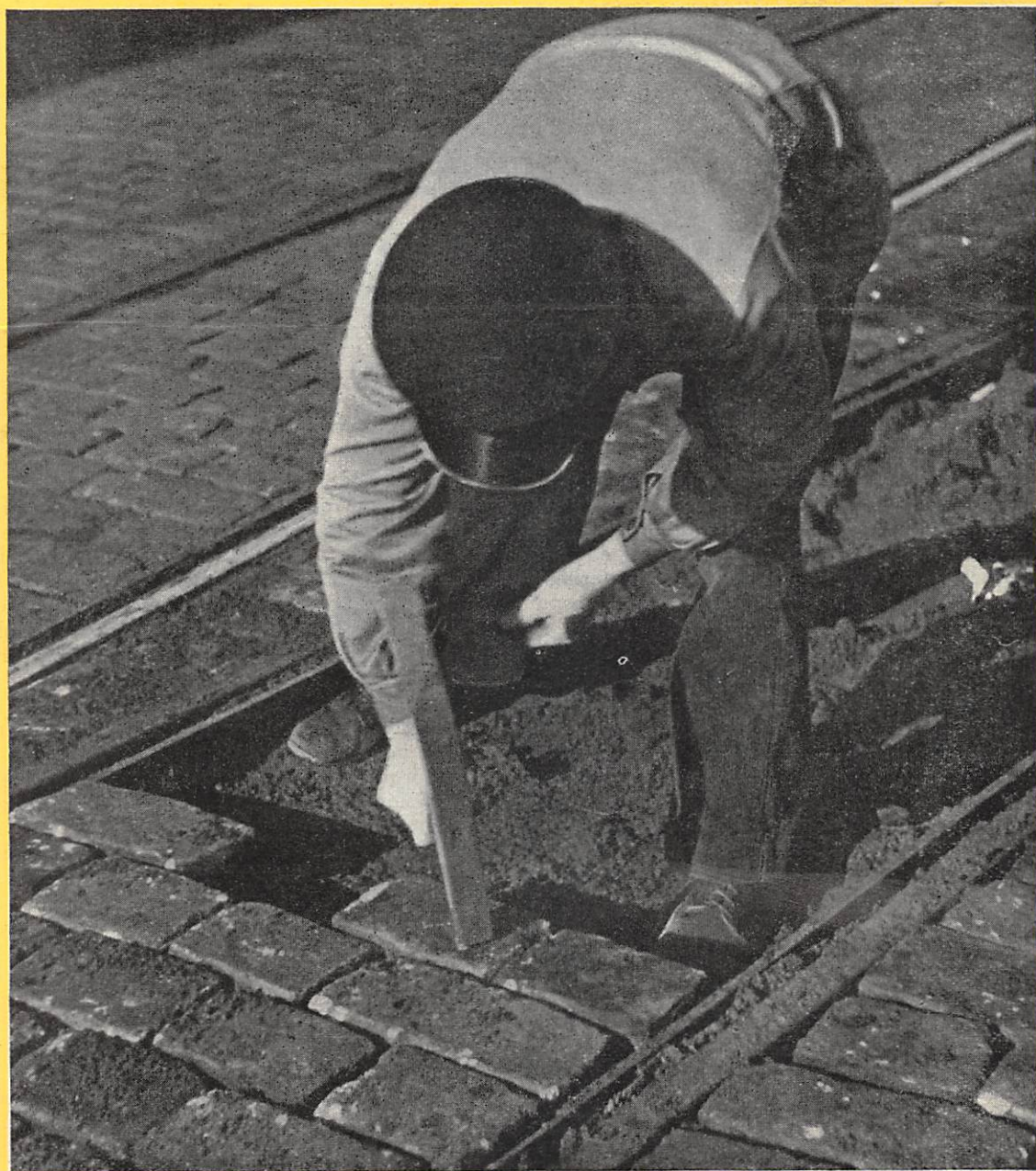


Onze BUURTSPORWEGEN

6^{de} JAAR - N^o 30

TIJDSCHRIFT VOOR HET PERSONEEL VAN DE N. M. V. B.
AANGESLOTEN BIJ DE UNIE DER BELGISCHE PERSONEELSBLADEN
— Redactiecomité : 14, Wetenschapstraat, 14, Brussel —

JANUARI 1951
FEBRUARI



STEEN BIJ STEEN

(Foto Peeters).

1^{ste} Prijs Fotowedstrijd 1950.



Het nieuwe dienstjaar heeft dus een aanvang genomen.

Het is het beste ogenblik om een gewetensonderzoek te doen en om goede voornemens te nemen.

Weldra zal het jaarlijks verslag ons de exploitatiecoëfficiënt, verwezenlijkt in 1950, doen kennen. Wat deze ook moge zijn, al onze inspanningen moeten er naar streven hem nog te verbeteren.

Om zulk resultaat te bereiken, bestaan er twee middelen die even doelmatig zijn : **verhoging van de ontvangsten en vermindering van de uitgaven.**

Om de **ontvangsten te verhogen** moet men aan het publiek goed bestudeerde diensten aanbieden; dit is het werk van onze chefs. Spijtig genoeg, volstaat het niet diagrammen op te stellen die alle bijzondere omstandigheden voorzien; want ook de economische toestanden en de weersgesteldheden hebben hun woordje te zeggen.

Om de **uitgaven te beperken** moet eenieder op zijn aangewezen plaats een krachtsinspanning doen om alle verkisting en nutteloze uitgave te vermijden. En dit is reeds zeer veel.

Ja, wij varen allen in dezelfde boot.

TOT DE ELITE BEHOREN WEINIGEN

WEES ER BIJ!

HET ligt niet in onze bedoeling te beweren dat zij, die het in hun leven van eenvoudige soldaat tot generaal gebracht hebben, elke graad door eigen inspanningen bekomen hebben. Integendeel, sommigen genoten van een benijdenswaardige erfenis, anderen werden rijk uitgehuwelijkt of waren kinderen met de helm geboren.

Nochtans kunnen wij het volgende bevestigen : elke werkman, die met een middelmatige kennis begiftigd is, kan bogen op bestendige bevorderingen, indien hij eerezuchtig genoeg is en hij geen inspanningen spaart.

Het overwegend gedeelte van de arbeiders, bedienden en loontrekkenden, boeken geen vooruitgang. Zij schijnen functies zonder toekomst te bekleden.

Daar zij niet de minste aandacht besteden aan de onderneming waaraan zij gehecht zijn, genieten zij vanwege hun oversten geen onderscheiding. Zij schijnen amorph en, gedrongen in het gelid, blijven ze halsstarrig vaststeken in hun toestand.

De reden ? Ofwel mogen zij geen aanspraak maken, ofwel kunnen zij hun bekwaamheid niet doen waarden.

In deze zin drukt de h. Torfs zich uit in zijn bundel « Pour prendre du galon » (Hoe verwerft men een onderscheiding ?).

Men zal nochtans terecht beweren : hoe kan ik mijn bekwaamheid doen opmerken ?

Wil men niet als een « onbevoegdheid » of « robot » doorgaan, moeten wij blijf geven van een verstandige bedrijvigheid.

Tracht de aandacht van uw meerderen op uw hoedanigheden te vestigen door U te onderscheiden in stiptheid, werklust en goed humeur.

Tracht de verantwoordelijkheden niet te ontwijken; integendeel grijpt deze waar de gelegenheid zich voordoet.

De bevoorrechte plaatsen zullen vroeg of laat aan de uitstekende elementen toegewezen worden.

Bewijs uw oversten dat U belang stelt in uw beroep en de voorspoedige gang van de onderneming welke U werkgelegenheid verschaft en in uw onderhoud voorziet. Dient in deze gedachtengang voorstellen in ten einde elke verspilling en tijdverlies te weren.

Tracht elke dag beter te doen.

Initiatief ontmoet men zelden, zeer zelden, zulks wordt nochtans ruimschoots beloond.

Door alzo te handelen zult ge U op de weg van de « Efficiency » bevinden, welke tot een doelmatige uitslag zal leiden.

Men mag zich niet tevreden stellen met de gedachte dat dit gemakkelijk te bereiken is, vermits op duizend individuen er geen tien zijn die er in gelukken de weg van de « Efficiency » te bewandelen.

Wend uw beste krachten aan ten einde onder deze bevoorrechten te zijn. De toekomst behoort hun toe.

Maar wat is de werkelijke draagwijdte van het begrip « Efficiency » ?

Wij zullen hierover in een volgend nummer meer uitweiden, gezien de belangrijkheid ervan.

Het nieuwe systeem van abonnementen

■ ■

In onze nummers van de maanden September en December 1949, hebben wij aan de gewone- en de schoolabonnementen twee artikels gewijd, waarin wij de voordelen van de éénmaking van deze documenten hebben laten uitschijnen.

Ten gerieve van onze correspondenten, die ons verdere inlichtingen vragen en eveneens om van nut te zijn aan onze tramontvangers en andere agenten van de dienst van het verkeer, geven wij hierna enige uitleg over de nieuwe werkmethode, die voor de abonnementen ingevoerd werd.

Het nieuwe systeem is gebaseerd op het gebruik van een identificatiekaart en een ticket-abonnement. Deze twee documenten samen vormen het abonnement en één ervan is niet geldig zonder het andere. Het gebruik van deze twee verschillende documenten heeft tot doel aan de abonné's toe te laten, onmiddellijk en enkel op voorlegging van hunne kaart, hun abonnement te verlengen voor een geldigheidsperiode die, gelijk is aan deze van het vervallen ticket-abonnement. Daarbij dient de identificatiekaart niet meer vernieuwd te worden bij elk einde van de geldigheid van het abonnement. Zo kan voor de gewone abonnementen dezelfde identificatiekaart in gebruik blijven, zolang het abonnement zonder onderbreking verlengd wordt. Anderzijds wordt de geldigheid van de identificatiekaart voor de schoolabonnementen slechts door de datum van het einde van het schooljaar beperkt.

De geldigheidsperiode van de identificatiekaart, en ipso facto van het abonnement, wordt door het ticket-abonnement bepaald. Om de geldigheidsduur van het abonnement te verlengen, dient enkel het ticket-abonnement vernieuwd te worden.

Hoe dan nagaan of een abonnement geldig is ?

Om zich van de geldigheid van een abonnement rekenschap te geven, moeten vooral de volgende punten in acht genomen worden, daar zij toelaten te bepalen of het ticket-abonnement geldig is

Vooreerst de kleur van het ticket-abonnement, die verandert voor de ticket-abonnementen, die met ingang van 1 Mei afgeleverd worden. Zo waren de ticket-abonnementen, die tot en met 16 April 1950 uitgegeven werden, van roze kleur; deze, die sedert 1 Mei 1950 in omloop gebracht werden zijn van gele kleur en deze, die met ingang van 1 Mei 1951 zullen afgeleverd worden, zullen van witte kleur zijn.

In de tweede plaats is er het gaatje, dat geknipt wordt in het vakje, dat het nummer van de laatste maand van geldigheid draagt. Het duidt dus het einde van de geldigheid van het abonnement aan. Volgens het geval kan dit de 15^e of het einde van de maand zijn.

Het derde punt, dat dient nagegaan te worden, is de begindatum van de geldigheid van het ticket-abonnement, die door de machine onderaan op het ticket gedrukt werd. Deze datum bepaalt de dag (1 of 16) en de maand van het begin van de geldigheid.

Voor de ticket-abonnementen, die de vermelding « Eerste kaart » dragen, dient vooral in het oog gehouden, dat het abonnement niet vóór de eerste dag van zijn geldigheid aangeboden wordt. Men weet inderdaad, dat de ticket-abonnementen van verlenging, die de aanduiding « Eerste kaart » niet dragen, geldig kunnen zijn vijf dagen vóór de begindatum van geldigheid, die op het ticket-abonnement voorkomt, daar de abonné zich vijf dagen voor de vervaldag van zijn abonnementskaart op het uitgiftebureau mag aanbieden, om de geldigheidsduur van zijn kaart te laten verlengen.

Herinneren wij er aan, dat voor wat de geldigheid van de ticket-abonnementen betreft, deze verschilt

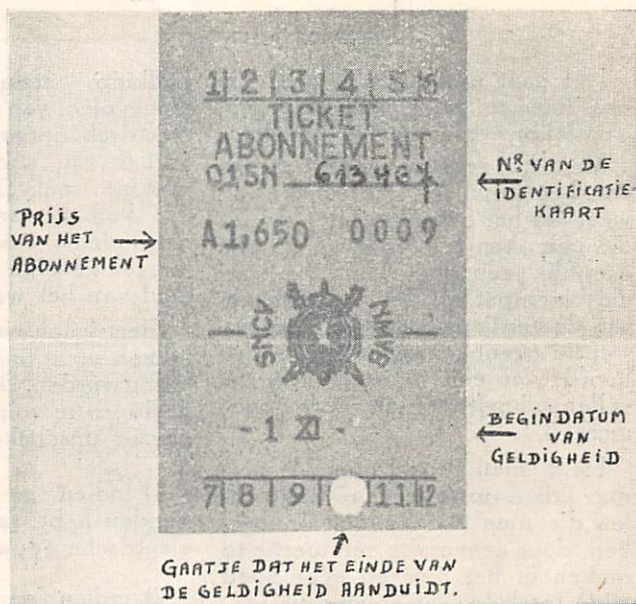
van 1, 3, 6 of 12 maanden voor de gewone- en van 3 of 6 maanden of een schooljaar voor de schoolabonnementen.

Met het doel de aandacht van het betrokken personeel te vestigen op de abonnementen die op de 16^e van de maand een aanvang nemen, dragen de identificatiekaarten, die voor deze categorie van abonnementen gebruikt worden, een overhoekse streep.

Het op ticket-abonnement geschreven nummer vergelijkt met dat gedrukt op de identificatiekaart en nagaan of de gebruikte reisweg overeenstemt met deze aangeduid op de kaart, zijn nog twee belangrijke punten voor de controle.

Anderzijds valt de verificatie van de toegepaste prijzen en van de identiteit van de houder van het abonnement onder de bevoegdheid van de HH. Toezichters.

Om met een voorbeeld toe te lichten wat voorafgaat, vertellen we hier een geval dat zich onlangs voorgedaan heeft.



Op 1 November 1950, bood een abonné een abonnementskaart aan die vergezeld was van een geel ticket-abonnement, waarvan het vak nummer 10 doorboord was en dat als begindatum van geldigheid 1. XI droeg.

De ontvanger betwistte de geldigheid van het abonnement en wat meer is, hij nam het in beslag.

Welnu, het is duidelijk dat hij zich vergiste, daar hij weigerde een abonnement aan te nemen op de eerste dag van de geldigheid. Het betrof hier inderdaad een jaarabonnement, geldig van 1-11-1950 tot 31-10-1951. Vermits het ticketabonnement van gele kleur was, kon het immers niet op 1-11-1949 afgeleverd geweest zijn.

Het is onnodig te zeggen dat dergelijke vergissingen vanwege het personeel alles behalve aangenaam zijn voor de geabonneerde reizigers.

Herinneren wij hier de richtlijn, die dient gevolgd. Alvorens een abonnement in beslag te nemen, moet de tramontvanger zorg dragen zich ervan te verzekeren dat het abonnement wel werkelijk vervallen is. Stelt hij een of andere missing vast, die door het uitgiftebureau gemaakt werd — bv. een gaatje, dat een geldigheid van twee maanden aanduidt, — dan zal hij in een verslag aan zijn onmiddellijke overste

alle inlichtingen overmaken betreffende de vaststelling en de identiteit van de abonné. Hij zal de abonné op de missing opmerkzaam maken, zonder nochtans zijn abonnement in beslag te nemen.

Naar aanleiding hiervan is het niet nutteloos de aandacht van het personeel van de dienst van het verkeer te trekken op het feit dat zijn taak niet alleen bestaat in het controleren van de geabonneerde reizigers. Men moet hem eveneens helpen en hem ten gepasten tijde inlichten. Bewijs hem een dienst op de laatste dagen van de geldigheid van zijn abonnement door hem vriendelijk er opmerkzaam op te maken dat het tijd is om zijn abonnement te verlengen, indien hij dit verlangt, of dat de abonnementskaart uiterlijk daags na de vervaldag moet afgegeven worden om de waarborg terugbetaald te krijgen, enz... Vooral voor de schoolabonnementen kan deze manier van doen zeer doeltreffend zijn.

Om te eindigen maken we melding van het resul-

taat dat op dit gebied door de groep Brussel bekomen werd. Indien gedurende de voorbije jaren, het aantal schoolabonné's die verzuimden de geldigheid van hun abonnement tijdig te laten verlengen, op 50% mocht geschat worden, werd, dank zij de « campagne » gevoerd door het personeel van de dienst van het verkeer, dit aantal op minder dan 10% teruggebracht.

Hier volgen trouwens enkele cijfers : op de 129 schoolabonné's van de stelplaats Asse, waren er slechts 9 die hun abonnement niet tijdig verlengd hadden. In de stelplaats Dilbeek werden 19 achterblijvers op 179 abonné's gevonden. Er dient dan nog in acht genomen dat zich hieronder abonné's bevonden, die ziek waren of die niet meer wensten hun abonnement te verlengen.

Laat ons toegeven dat dit resultaat prachtig is. Ook aarzelen we niet de andere groepen aan te zetten om dit voorbeeld van Brussel te volgen.

Veiligheid te huis

Het gaat er natuurlijk niet om ons huis te gaan versieren met aanplakbrieven over veiligheid...

Maar het gebroken steekcontact van het strijkijzer, die schakelaar waarvan het deksel verdwenen is, die gebroken ruit waarvan op elk ogenblik een stuk kan afvallen, die bloempot op de vensterbank van de verdieping die naar het gewenste ogenblik wacht om op het hoofd van een voorbijganger te vallen... heeft men dit reeds opgemerkt ?

Heeft men gedacht aan de menigvuldige oorzaken van ongevallen die men zou kunnen ontdekken, door eenvoudig een toertje te maken in het huis en eens goed gade te slaan wat er omgaat ?

In 't algemeen, zal men vaststellen dat de verrichte herstellingen de veiligheid in huis niet alleen verbeteren, doch er ook het leven aangenamer maken.

Gij vernieuwt een steekcontact, ge vervangt een gebroken ruit en uw huis heeft een verfraaiing ondergaan.

Men vertelt ons dat Juffrouw X. aan een vriendin haar nieuwe nachtlamp liet bewonderen. Bij het ontsteken, beging zij echter de onvoorzichtigheid het steekcontact in te steken terwijl ze met de vingers de pinnen aanraakte. Gevolg : een verbrande vinger en een lamme duim.

Mevrouw Y. bij het nemen van haar bad, wilde op een gegeven ogenblik een elektrisch verwarmingstoestel, geplaatst naast de

badkuip, afsluiten; zij overleed tengevolge van electrocutie. Het elektrisch apparaat had een licht verlies van stroom, dat men in gewone omstandigheden moeilijk kon gewaar worden, maar dat dodelijk was voor het slachtoffer, ten gevolge van de geleidbaarheid van het water.

Electriciteit verwekt veel ongelukken. Laat ons echter niet angstvallig worden. Door volgende raadgevingen te volgen, zullen wij het gevaar uitschakelen :

1) indien ge natte voeten of handen hebt, raakt in geen geval elektrische apparaten aan;

2) indien ge geen electrieker zijt, vermijdt dan elektrische apparaten te demonteren of te herstellen. Geef ze bij voorkeur aan een vakman;

3) in de mate van het mogelijke, gebruikt alleen wanneer U voldoende geïsoleerd zijt, draagbare elektrische apparaten gevoed door het net. Vermijdt de stenen vloer steeds goede geleider van electriciteit, gebetonneerde vloeren, vochtige lokalen, kelders, wasplaatsen, enz...

4) waakt er voor geen elektrisch materiaal te gebruiken dat in slechte staat verkeert, slecht geïsoleerd is, dat vonken teweeggebracht heeft of dat de smeltzekeringen buiten dienst heeft gesteld.

5) laat de contactdozen bij voorkeur minstens op 1 meter van de

grond plaatsen om te beletten dat de kinderen er hun vingers in steken;

6) behandelt de elektrische apparaten voorzichtig door alleen hun geïsoleerde gedeelten vast te nemen;

7) wanneer ge een lamp vangt, snijdt dan eerst de stroom af en neemt alleen het glazen gedeelte in de hand;

8) vergeet niet dat een elektrisch verwarmingsapparaat steeds een brandgevaar vertegenwoordigt, daar het hier een warmtebron geldt. Laat het dus nooit onbewaakt in verbinding met de elektrische stroom.

— En hoe kwam Simpson aan zijn dood ?

— Iemand achter hem, op het platform van de tram, draaide te snel achteren de bladen van zijn dagblad om.

OVER DE P. C. C.

Er werd ons medegedeeld dat er in het nummer van October een kleine vergissing voorkomt, nl. in het artikel betreffende de P. C. C. wagen.

De tractiemotors van deze rijtuigen zijn in werkelijkheid van het Westinghouse Electric type en worden gebouwd in de werkplaatsen van de A. C. E. C.

Wij vernamen het overlijden op 5 October 1950 van de Belgische Ingenieur E. H. PIRON, die sinds 1914 in de Verenigde Staten van Amerika gevestigd is. (Cfr. nr 16 van « Onze Buurtspoorwegen »). Hij was het die de werken leidde en de plans opstelde voor de aanbouw van de P. C. C.-cars. Persoonlijk worden hem meer dan 100 gebrevetteerde uitvindingen, welke van toepassing zijn op deze rijtuigen, toegeschreven.

Op 3 December 1950, tijdens een plechtigheid die doorging in de feestzaal van een school te Gent, nam een afvaardiging van het Comité voor Veiligheid v/d Groep der Beide Vlaanders, het diploma in ontvangst dat toegekend werd door de h. Gouverneur van de Provincie.

Op de hieronderstaande foto zien wij de h. Gouverneur, die het diploma overhandigt aan de h. Thybaut, Diensthoofd, vergezeld van de h. Decolière, Afgevaardigde.



*In Uw gezin U heilig,
werk dan veilig*

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
3e trimester 1949.	21,4	28,8	64,9	54	22	14	24,8	47,7	36
3e trimester 1950.	24,4	22	66,7	17,5	21,7	17	27,6	39,2	33,4

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 met G. B. O. en doden	Net zonder G. B. O. en zonder doden
3e trimester 1949.	0,39	0,42	0,76	1,58	0,21	0,45	0,34	18,5	1,57	0,45
3e trimester 1950.	0,55	0,37	1,27	0,33	1,25	0,20	0,50	2,92	0,84	0,60

Opmerking: De overdreven ernstigheidsvoet geboekt te Limburg (3de trimester 1949) is toe te schrijven aan een dodelijk ongeval, met dewelke de toekenning van 6.000 dagen werkverlet overeenstemt.

COMMENTAAR

Uit de hierbijvermelde uitslagen blijkt dat het algemeen percentage van frequentie lichtjes verbeterd is door van 36 (zelfde periode in 1949) te dalen naar 33,4.

Indien men de afzonderlijke resultaten onderzoekt, stelt men vast dat groep Leuven zich eerste rangschikt met een percentage van 17 niettegenstaande een lichte verhoging t. o. v. hetzelfde trimester van verleden jaar.

Groep Namen-Luxemburg volgt onmiddellijk met 17,5. Bravo voor deze groep die van 54 op 17,5 springt.

Groepen Luik, Vlaanderen, Antwerpen en Brussel, met een respectievelijk percentage van 21,7 — 22 — 22,4 en 27,6 blijven onder het algemeen gemiddelde. Het zijn dus mooie uitslagen. Maar opgepast, de teugels niet losgelaten.

Kom, groep Limburg, nog een kleine inspanning en gij zult het algemene gemiddelde bereiken. Het verschil bedraagt nog slechts 5,8 tegen 11,7 voor dezelfde tijdspanne van verleden jaar.

Groep Henegouwen blijft aan 't staartje met een percentage van 66,7. Een geweldige krachtinspanning zal door eenieder moeten verwezenlijkt worden om aan die toestand te verhelpen.

Wat het percentage der ernst betreft, stellen wij

met voldoening vast dat het officieel algemeen percentage merklijk verminderde (van 1,57 tot 0,84), niettegenstaande een lichte verhoging van het relatief percentage dat geen rekening houdt met de dodelijke gevallen (van 0,45 tot 0,60). Laat ons hopen dat het jaar 1951 nog veel gunstiger zal zijn.

« Onze Buurtspoorwegen » zal geregeld onder vorm van losse bladen een vade-mecum van de Veiligheid uitgeven. Deze zullen een klein boekdeel uitmaken ten dienste van al de agenten. Iedereen zal er inlichtingen en aanbevelingen in vinden voor het behoud van de veiligheid en tevens ook raadgevingen over de algemene hygiëne.

Op die wijze zullen wij er toe bijdragen iedereen beter de gevaren, waaraan hij blootgesteld is, en de verantwoordelijkheid, die hij draagt, te doen inzien.

Wij richten een dringende oproep aan al de dienstoversten, werkbazen en leden van de Veiligheidscomité's om onophoudelijk te volharden in hun voorbehoedend werk, door het personeel immer attent te maken op de gevaren, alsook op de noodzakelijkheid alle veiligheidsmiddelen die hun ter hand gesteld worden te gebruiken.

Personeel van de werkhuizen, stelt alles in 't werk opdat uw werkhuis de prijs van de wedstrijd 1951 behale.

Sabena

Onze « Nationale »
luchtvaartmaatschappij

WANNEER u de viermotorige superliners van de SABENA hoog in de lucht ziet voorbij vliegen, hebt u dan reeds gedacht aan de inspanning, de volharding en organisatiegeest die er nodig is geweest om dat te verwezenlijken.

Wie had ooit bij het begin dezer eeuw durven denken dat over 50 jaar reuzengevaarten van enkele ton in een bliksemsnelle vaart de lucht zouden doorklieven. En toch is men er toe gekomen.

1900... Het vliegwezen staat nog in zijn kinderschoenen, slechts luchtballons wagen zich van de aarde los te maken, dan volgt angstvallig de bestuurbare zeppelin. Toen in 1906 de gebroeders Wright ⁽¹⁾ hun eerste vlucht deden stond de wereld voor een nieuw element en wat te zeggen van de eerste kanaalovertocht door Bleriot ⁽²⁾ in 1909. Wat is dat alles vergeleken met de huidige prestatie. Astronomische cijfers zijn er nodig om ze uit te drukken : uursnelheid 1.079 km, hoogtevvlucht 18.119 m, lange afstandsvlucht 18.081 km. Samen met de radio en de film is de luchtvaart een der meest kenschetsende verwezenlijkingen van deze eeuw.

Ons land is hierbij niet ten achter gebleven. Op 1 Maart 1919 werd onder de impuls van kommandant-vlieger Georges Nelis en zijn medewerker Tony Orta, en met de steun van Koning Albert overgegaan tot de stichting van de « S. N. E. T. A. » (Nationale Maatschappij voor de Studie van het Luchtvervoer) en de « C. E. N. A. C. » (Komiteit voor de Studie van de Luchtvaart in Kongo). Beide instellingen vatten de studies aan voor de luchtverbindingen in Europa en Kongo en reeds in 1920 vliegen de eerste toestellen van de SNETA naar Parijs, Londen en Amsterdam. De CENAC van haar kant wijdde in de kolonie de lijn in van Leopoldstad naar N'Gombe, welke achtereenvolgens werd verlengd tot Lisala en Stanleystad (1.725 km). Wij waren aldus het eerste land ter wereld dat een luchtverbinding bezat in Afrika.

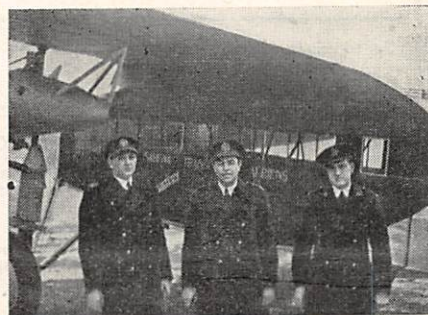
Na drie jaren beschouwden beide organismen hun voorbereidende taak als beëindigd en werd de S. A. B. E. N. A. (Belgische Naamloze Vennootschap ter Exploitatie van het Luchtverkeer) gesticht. Het kapitaal van deze maatschappij berust voor de helft bij private organismen en voor de andere helft bij de Belgische staat en de kolonie. Op de algemene vergadering beschikt de openbare macht over de meerderheid der stemmen. De raad van beheer bestaat uit twaalf leden, waarvan vier de openbare macht vertegenwoordigen.

De activiteit van de SABENA beperkte zich in het begin tot het vervoeren van post en goederen. De eerste officiële vlucht had plaats op 23 Mei 1923 met een eenmotorig vliegtuig « Handley-Page » tussen Brussel en Lympne in Groot Brittannië. Van dan af ging de ontwikkeling van de SABENA gepaard met de economische expansie van het land en met de technische en handelontwikkeling van de luchtvaart. In 1924 strekten de luchtlijnen zich reeds uit naar alle windstreken en werden de eerste vliegtuigen met gesloten kabiënen ter beschikking gesteld van de passagiers. Er werd eveneens gezorgd voor nieuw en doelmatig materiaal : Fokkers, Savoia-Marchetti enz., werden aangekocht. Het volgende jaar bracht voor de SABENA een nieuwe verwezenlijking : Edmond Thieffry bracht de verbinding Brussel-Leopoldstad tot stand in 5 1/2 dag.

De jaren gingen voorbij en zonder ophouden versterkte de maatschappij haar activiteit en Brussel

stond regelmatig in verbinding met de meeste hoofdsteden van Europa. De snelheid, de actiestraal, het comfort en de capaciteit van de vliegtuigen verbeterden met de dag. Op 23 Februari 1935 vertrok op het vliegveld te Haren een driemotorige Fokker- F VII met bestemming Leopoldstad. Gezagvoerder Prosper Cocquyt bracht het toestel na een vlucht van vijf dagen en half behouden op zijn bestemming. Het was de eerste regelmatige vlucht naar onze kolonie, die vanaf dat ogenblik regelmatig om de 14 dagen zou plaats hebben. Bij het uitbreken van de oorlog werden reeds 155 vluchten uitgevoerd. Ter gelegenheid van het 15 jarig bestaan van deze regelmatige vluchten steeg op 23 Februari 1.1. te Melsbroek een D.C. 6. op voor Leopoldstad waar hij 16 uur later landde. Het was de 992^{ste} vlucht op de lijn België-Kongo. Het dient onderstreept te worden dat deze regelmatige verbinding van het moederland met haar overzeese gebieden veel heeft bijgedragen tot de ontwikkeling van de kolonie.

Op deze foto ziet men de piloot Prosper Cocquyt met, links en rechts, J. Schoonbroodt, 2^e piloot, en Maupertuis, marconist, vóór de Fokker 7, op 23-2-1935.



Bij het uitbreken van de laatste wereldoorlog bereikte de totale lengte van het SABENA-net (Europa, Afrika en de lijn België-Kongo) 18.000 km. De luchtvloot bestond uit 30 toestellen en evenveel piloten, waarvan er vijf meer dan een miljoen kilometer vlucht achter de rug hadden. De oorlog maakte een einde aan de bedrijvigheid van de SABENA in Europa. Het vliegtuigmateriaal en de bemanning werd naar Engeland overgebracht en in dienst gesteld van de geallieerden. In de kolonie echter werden nieuwe lijnen ontworpen o. a. naar Elisabethstad, Kairo, Kaapstad en Joannesburg.

Bij de bevrijding van ons land stond de SABENA voor een zware taak. Een snelle aanpassing aan de noodwendigheden van de tijd was nodig, het was voor haar een nieuwe gelegenheid om blijk te geven van haar machtsontplooiing en haar levenskracht. Spoedig kwamen de eerste D.C. 3. uit Amerika toe. Na de D.C. 3. kwamen de D.C. 4. en eindelijk de D.C. 6. Uitgerust met de allernieuwste toestellen- de SABENA was de eerste luchtvaartmaatschappij die de D.C. 6. toestellen in Europa in dienst stelde- werden alras nieuwe lijnen opgericht o. m. de transatlantische lijn Brussel - New-York in Juni 1947. Op 1^{ste} October strekte het net van de SABENA, dat kan verdeeld worden in het Europees net, de intercontinentale lijnen, de lijn België-Kongo en het Afrikaans net, zicht uit over 58.000 km.

Begin 1950 beschikte de maatschappij in totaal over 61 toestellen waaronder 5 D.C. 6. toestellen voor de lijnen Brussel - New-York en Brussel - Leopoldstad, 7 D.C. 4., 6 Convair, 17 D.C. 3. enz. Op het zelfde tijdstip omvatte het personeel 3335 eenheden verdeeld als volgt : vliegpersoneel 241, bedienden 1.178, werklieden 1.160, inlands personeel in Kongo 756. In 1949

werden 168.604 passagiers en 6.359.898 ton-km post en goederen vervoerd en gedurende dezelfde periode werden 13.727.365 km afgelegd.

De toestellen van de SABENA hebben de nationale luchthaven van Melsbroek als thuishaven. Deze luchthaven, gelegen langs de buurtspoorlijn Brussel — Haacht — Mechelen, bevindt zich op 12 km van de hoofdstad. Het vliegveld werd na vele technische verbeteringen sinds 1947 ingeschakeld in het internationaal en intercontinentaal burgerlijk luchtverkeer.

Om de laatste modellen van de luchtvaarttechniek op te bergen, moeten voldoende grote loodsen voorzien worden.

Dit is het probleem dat de Regie van de Luchtlijnen heeft moeten oplossen. Met behulp van de SABENA, voornaamste belanghebbende, ging zij over tot de opbouw van een betonnen loods met reusachtige afmetingen : 270 m lengte, 52 m diepte, 12 m 50 hoogte. De St-Pieterskerk te Rome, de grootste kerk van de Christenheid, heeft slechts een lengte van 187 m. De Paleizenplaats te Brussel is 306 m lang (iets groter) en slechts 41 m breed.

Dit indrukwekkend geheel berust nochtans niet op een groot aantal kolommen. Het werd eenvoudig in vier cellen verdeeld ; twee uit één enkele draagwijdte van 115 m waar de twee-motorige « Convair Liner » en « Douglas D.C. 3 », in dienst op het Europees net van de Sabena onderhouden en nagezien worden. De twee andere cellen bergen de vier-motorige D.C. 4 en D.C. 6 van de Belgische handelsvloot, welke 60 toestellen omvat.

Iedere sectie van de loods bezit kleine werkhuizen en het geheel bevat nog een plaatsmederij, schroef- en monteerbanken, magazijnen, diensten van bekleeding, burelen en een medische dienst voor de zeshonderd werklieden die, dag en nacht, doende zijn aan de vliegtuigen die in- en uitgaan zoals de klanten in een groot schoonheidssalon.

De definitieve inrichtingsplannen van Melsbroek voorzien het opbouwen van nog twee dergelijke loodsen voor het onderhoud en het nazicht der vliegtuigen van vreemde luchtvaartmaatschappijen, die Brussel, kruispunt van de Europese luchtvaart, aandoen.

Melsbroek, waarvan meermalen in « Onze Buurtspoorwegen » gesproken werd, ligt langs de lijn Brussel - Haacht - Mechelen, op 12 km van de hoofdstad.

Met zijn 70 aankomsten en vertrekken per dag en meer dan 250.000 passagiers per jaar, is Melsbroek een der voornaamste Europese vliegvelden geworden

Al de vliegtuigen, voorzien van een zend- en ontvangstapparaat met hoge frequentie en die maximum 70 ton wegen, mogen de betonnen startbanen gebruiken waarvan de eerste 2.050 m op 50 m, de tweede 2.000 m op 50 m en de derde 1.650 m op 50 m als afmetingen hebben.

Een buffet-spijshuis, voorzien van een terras, is voor het publiek toegankelijk. Daar zult U — na zo pas de tram verlaten te hebben — de luidsprekers horen roepen : « Reizigers voor Karachi » — « Les voyageurs pour Karachi » — « Passengers for Karachi » en ge krijgt het vreemde verlangen mee te vliegen naar het verre land der Indiërs...

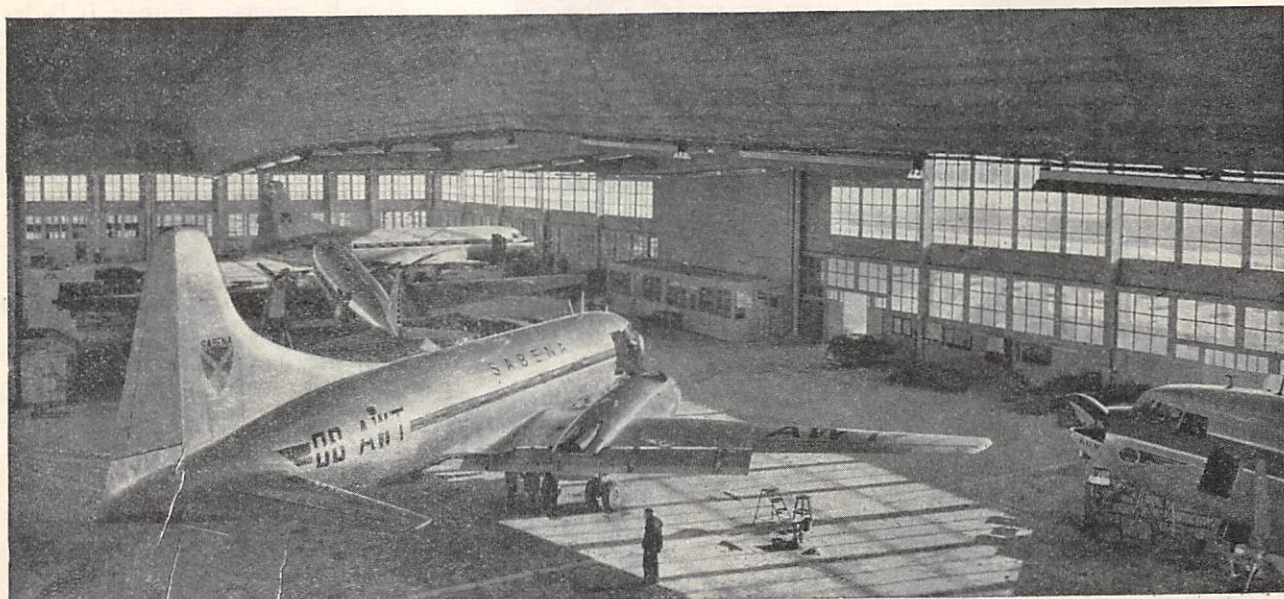
Jozef NEYENS,
(stelplaats Mechelen).

De gebroeders

WRIGHT : Wilbur en Orville, begonnen in 1892 een handel in rijwielen en vervaardigden later machines om zelf fietsen te maken. Dan begonnen zij belang te stellen in de zweefvliegtuigen en in 1900 gelukten zij er in vluchten te veezenlijken van ongeveer 9 meter.

De 17^e December 1903 maakten zij met een motorvliegtuig een proefvlucht in tegenwoordigheid van 5 getuigen. Die dag, rond de middag, gelukte Wilbur in zijn vierde en langste vlucht op een afstand van 260 meter. Hij bleef 59 seconden in de lucht.

BLERIOT Louis : 1872-1933, Frans ingenieur en pionier van de luchtvaart. Geboren te Cambrai. Bouwde een vliegtuig en was de eerste die met een « zwaarder dan de lucht » over het Kanaal van Kales tot Dover vloog op 25 Juli 1909.



De Convair-liner OO-AWT werd geheel en al gereviseerd en zal weldra paraat zijn om naar Nizza te vertrekken. Tot het kleinste onderdeel, alles werd zorgvuldig onderhouden en nagezien.

DE MOOIE LOOPBANEN

Nieuws uit



Dillen, A.
machinist
42 jaren dienst.
Gr. Antwerpen.



Gobyn, K.
stelplaats overste 1 Kl.
45 jaren dienst.
Gr. Beide Vlaand.



Sterman.
wattman
45 jaren dienst.
Gr. Brabant.



Joly, L.
paswerker
31 jaren dienst.
Namen-Luxemb.



De Nef, K.
ploegbaas
42 jaren dienst.
Gr. Antwerpen.



Taziaux, A.
ploegbaas
43 jaren dienst.
Namen-Luxemb.



Diverchy, Ch.
wattman
39 jaren dienst.
Gr. Henegouw.



Legrand, F.
wattman
41 jaren dienst.
Gr. Henegouw.



Grymonprez, C.
machinist
41 jaren dienst.
Gr. Henegouw.

OVERLIJDENS

Meulemans, O., ontvanger, overleden op 13-12-1950. — Groep Henegouwen.

Avau, J., geleider, overleden op 8-9-1950. — Groep Brabant.

De Vos, L., geleider, overleden op 19-10-1950. — Groep Beide Vlaanderen.

Mathot, A., geleider, overleden op 29-11-1950. — Groep Luik-Limburg.

Vanden Langenbergh, A., machinist, overleden op 9-11-1950. — Groep Antwerpen.

Maricq, L., ontv., overleden op 15-12-1950. — Groep Luik-Limburg.

Verlaine, J., machinist 1^{ste} kl., overleden op 23-12-1950. — Groep Namen-Luxemburg.

Hubermont, A., stoker, overled. op 10-1-1951. — Namen-Luxemburg.

Ernotte, L.
machinist
46 jaren dienst.
Gr. Brabant.



Te Gent Uitreiking van eretekens

De Directie van de Groep der beide Vlaanders had de dag vóór Kerstmis uitgekozen om de diploma's en de eretekens aan haar agenten uit te reiken.

Niettegenstaande de koude, de moeilijke verbindingen en de voorbereiding van het familiaal feest van de avond, telde men slechts twee ontbrekkenden op het ogenblik dat de heer Hoens, Hoofdingenieur, het woord nam in de koffiekamer van de Koninklijke Nederlandse Schouwburg.

De h. Hoens legde de betekenis van deze plechtigheid uit: « Indien » zei hij, « een tegenwoordigheid van 25 jaren in een zelfde dienst bewijst dat de werkgever niet hoefde te klagen over zijn werknemer, dan is het tegenovergestelde ook waar en het is zeker dat de werknemer geen reden had om mistevreden te zijn over zijn werkgever ».

De h. Hoens haalde vervolgens de moeilijkheden aan welke de N. M. V. B. had om haar uitbating aan de huidige omstandigheden aan te passen, en hij dankte de oudste agenten voor de geest van solidariteit waarvan zij blijk gaven en die toelaat hun jongere collega's in dienst te behouden en dit, niettegenstaande zekere onvermijdelijke nadelen.

Na de hoop uitgedrukt te hebben dat deze opofferingen aan ieder zouden nuttig zijn, wenste de h. Hoens elkeen « Een zalig Kerstfeest » en ging dan over tot de overhandiging van de eretekens aan de agenten waarvan de namen volgen:

AGENTEN MET MINSTENS 35 JAREN DIENST.

Burgerlijk Kruis van 2^o klas.

Expeels, L., hoofdontvanger; Van Landeghem, R., ontvanger; Heirman, L. R., brigadier; Deneyer Fr., brigadier.

Burgerlijke medaille van 1^o klas.

De Schepper O. brigadier.

Burgerlijke medaille van 2^o klas.

Vande Velde, A.; De Smedt, V.; De Boo, E.; Bolsens, Fr.; De Meyer, R.; Van Eenoo Ed.

Erediploma der N. M. V. B.

Grymonprez, J.; Van Snick, L.; Vervondel, J.

AGENTEN MET MINSTENS 25 JAREN DIENST.

Burgerlijke medaille 1^o klas.

Audry, Alb.; Van Loo, Fr.; Thevelin C.; Verbanck, H.

Burgerlijke medaille 2^o klas.

Schutijzer, J.; Matthys, J.; Vandebunderie, E.

Burgerlijke medaille 3^o klas.

Van Cauter, L.; Vanbelle, R.; Hacke, G.; Rossey, H.; Huysveld R.; Huyghebaert, M.; Cobbaert, C.; Wybo, J.; De Coster, C.; Vanbetsbrugge, E.; De Prijcker, G.; Michiels, R.; Clauwaert, M.; Sevenhant, C.; Dedulle, O.; Van Laere, R.; Vereecke, M.; Lossy, O.; Devriendt, M.; Esprit, D.; De Ketelaere, R.; De Cloet, A.; Callens, Ed.; Lagast J.; De Cloet, L.; De Bruycker A.; Vermesse, J.; Vereecke, L.; Van Kemmel, C.; Jacobs, A.

de Buurtspoorwegen

De H. Coppée,

Directeur van Groep Henegouwen,
gaat op rust

De h. Coppée die de onverbidelijke ouderdomsgrens bereikt, staat zijn ambt af. Te rechte mag hij fier blikken over het verwezenlijkte werk, want de exploitatie van het dichte elektrische net van Henegouwen mag als model aangestipt worden.

Mijningsingénieur uit de Universiteit van Luik, scheen de h. Coppée van in 't begin van zijn loopbaan reeds door de « tram » aangetrokken, vermits hij in dienst trad bij de Tramways du Pays de Charleroi in 1912.

In 1923, wanneer de pachtende maatschappijen hun contracten opzegden, ging de h. Coppée naar de N. M. V. B. over in hoedanigheid van ingenieur-exploitatiedirecteur van groep Henegouwen te Charleroi. De overname van de lijnen Bergen-Doornik en Bergen-Boussu door de Staat opgebouwd, en vervolgens van de lijnen van de buitenwijken van Bergen, had tussen 1928 en 1930 plaats. Op dit ogenblik kwam de h. Coppée zich te Bergen, place des Alliés, vestigen.

Gedurende zijn loopbaan was hij een onvermoeid werker, daar weten zijn medewerkers over te spreken; nochtans door zijn voorbeeld aangetrokken, hebben deze hem immer met veel genoegen en toewijding gediend. Het personeel van groep Henegouwen heeft voor hem de grootste achting om zijn rechtschapen karakter.

« Onze Buurtspoorwegen » is er van overtuigd de tolk te zijn van al de agenten van de Groep om hem een lange en vreedzame rust toe te wensen, tijdens dewelke hij het genoegen zal hebben het werk dat hij tot stand bracht te zien voortbloeien.

Daar de plaats van Directeur van Groep Henegouwen vrij komt ingevolge de opruiming van de h. Coppée, werd beroep gedaan op de heer Kennès, Hoofdingenieur, Groepshoofd van Groep Namen - Luxemburg, om hem te vervangen.

De h. Kennès heeft in 1926 het diploma « bijzondere wapens » behaald in de Militaire School. Hij verwierf in 1928, te Gent, de graad van Ingenieur-electricien. In dienst getreden bij de N. M. V. B. in November 1928, ving zijn loopbaan aan te Namen onder bevel van de h. De Neyer. Vervolgens werd hij naar Doornik overgeplaatst tot in 1945. In dit jaar, werd hij als Hoofdingenieur, Groepshoofd van Groep Namen - Luxemburg, be-

noemd in vervanging van de h. De Neyer die op pensioen ging.

De h. Dulieu, Ea, Ingenieur, werd tot Hoofd van Groep Namen - Luxemburg aangesteld, in vervanging van de h. Kennès.

De h. Dulieu verliet de Universiteit van Luik met de titel van Mijningsingénieur. In dienst getreden bij de N. M. V. B. in Maart 1929, begon zijn loopbaan te Marloie en werd achtereenvolgens naar Namen en daarna naar Groep Henegouwen overgeplaatst, waar hij speciaal belast werd met de werkplaatsen van Eugies.

Deze benoeming zal goed onthaald worden te Namen waar de h. Dulieu de herinnering nagelaten heeft van een begrijpelijk en rechtvaardig chef.

Voorgaande tekst was bestemd voor het reeds verschenen Decemernummer, maar overvloed van bijdragen verplichtte ons tot uitstel.

Sindsdien is Juffrouw Dumont nu Mevrouw Randaxhe geworden. En de serie huwelijken werd voortgezet door een « doublé »: Mej. Simons, Maria (Secretariaat) trad in het bootje met de h. Aerts, L. (W. W.), en op dezelfde dag heeft onze archivaris Jef Fontaine ook het gebruikelijke jawoord uitgesproken. (Had hij zijn sjerp niet vergeten?...). Aan de gelukkige paartjes onze beste wensen van heil en voorspoed.

Vijf agenten uit groep Antwerpen kwamen over naar het Hoofdbestuur. Wij noemen: de hh. Peeters, Van Uffel, Kestens en Mathys (voorlopig aangeduid voor de dienst der Financiën) en de h. Neyens Jozef (voor de Medische Dienst). Zij worden van harte welkom geheten,

Een
weder-
varen
van
controleur
Speurneus



Ontvanger: — Heeft de griep U ook te pakken gehad, chef?

Speurneus: — Neen, goddank. Madame Speurneus heeft de nodige maatregelen getroffen om mij te vrijwaren. Wel is waar walgde ik van de olie die zij mij willens nilens in de neus liet druppelen, maar 's avonds haalde ik mijn schâ in bij 't bereiden van mijn dagelijkse grog.

— Een beetje tee en een goeie klak rum zeker?

S. — Natuurlijk. Het kwam er slechts op aan mijn doseringsformule te doen aannemen door moeder de vrouw.

Maar om van iets ernstiger te spreken, weet gij dat er, nog niet lang geleden, op een grote lijn nog ontvangers waren die niet over een tang beschikten en dan ook maar eenvoudigweg met potlood de vakjes der reizigerskaarten nietig maakten?

— Wablief? Daar mag men zeker zijn dat reizigers verschillende malen hetzelfde vakje laten bekrabbelen, door zorgvuldig voorgaande aanduidingen uit te gommen.

S. — Natuurlijk. Maar zekere ontvangers waren toch zo verstandig met het potlood het vakje te doorboren.

— Dan was zeker alle bedrog uitgesloten.

S. — Maar op zekere dag, heeft een ontvanger argwaan. Zonder meer behoudt hij de kaart waarop hij vermoedt sporen te zien van uitgomen en vraagt luidop de identiteitskaart van de reiziger. Deze geeft, schaamrood, gevolg aan het bevel; maar op haar werk aangekomen vertelt zij aan haar patroon hoe zij het affront opliep. Deze, overtuigd van de eerlijkheid van zijn bediende, grijpt naar de telefoon en bedreigt onze stationsoverste met een klacht hogerhand, enz. enz.

— Alles goed en wel, maar er was toch iets dat deed vermoeden...

S. — Ja, maar in geval van twijfel, had de ontvanger zich kunnen tevreden stellen met naam en adres te vragen, zonder luidop de identiteitskaart te eisen. Er is altijd een manier van optreden.

— Zodus alles samengenomen, indien men niet het absolute bewijs heeft voor het vaststellen van het bedrog...

S. — ...dan moet men met uiterste voorzichtigheid te werk gaan, om alle mogelijke reacties van de reizigers te voorkomen.

BIJ HET HOOFDBESTUUR

Om de twee maand hebben we de aankomst of het heengaan van agenten te melden. Het leven blijft nooit stil.

De h. Roulet, sectieoverste, die een goede gezondheid bewaard heeft tijdens zijn 44 jaren dienst langsheen het spoor, gaat op rust. Daar hij het aanleggen van vele lijnen heeft meegemaakt zullen wij hem vragen zekere van zijn herinneringen op papier te brengen.

De h. Fr. Van Overstraeten, tekenaar, fiende ontslag in Congo roept. Hij vertrok voor rekening van Wegen en Werken.

Drie nieuwe namen: Mej. Dumont Marie-Claire, maatschappelijke assistente voor Brabant, in vervanging van Mej. Servais L. en de hh. Van Damme en Gilson, overgekomen uit de Groep der Beide Vlaanders, voor de Directie Financiën,

SOCIALE KRONIEK

Wettelijk pensioen

(vervolg)

Sinds de publicatie van het laatste nummer (n^o 29 December 1950) verscheen de wet van 30 December 1950, waarbij sommige wijzigingen aan de bestaande wetgeving op het wettelijk pensioen werden aangebracht.

Op de eerste plaats dient gewezen op de merkbare verbetering van het wettelijk ouderdomspensioen, dit ingevolge de verhoging van de ouderdomsrentetoeslag. Ook de voorschriften betreffende de stortingen, alsmede de toekenningsvoorwaarden van de ouderdomsrentetoeslag en weduwenrentetoeslag werden herzien.

Alvorens de uiteenzetting, betreffende het wettelijk pensioen te vervolgen, zullen wij hieronder de wijzigingen toelichten welke door de nieuwe schikkingen aan onze vorige kronieken worden aangebracht.

Wij verzoeken onze lezers gebeurlijk de vorige nummers waarnaar hieronder verwezen wordt te raadplegen, ten einde de juiste draagwijdte van de ingevoerde wijzigingen te begrijpen...

Wijzigingen aan onze vorige kronieken.

I. — Stortingen voor het wettelijk pensioen — bijzondere gevallen.

Het bedrag der storting, te verrichten in sommige gevallen van werkonbekwaamheid wegens ziekte of arbeidsongeval, of bij onvrijwillige werkloosheid, werd door de hierboven vernoemde wet van 30 December 1950, met ingang van 1 Januari 1951, verhoogd.

Dientengevolge ondergaat de tekst van par. 4 (« Bijzondere gevallen ») verschenen in nummer 22 van November 1949, volgende wijzigingen :

1. — Storting van loontrekkenden werkonbekwaam wegens ziekte.

Indien de zieke een wettelijke vergoeding vanwege zijn mutualiteit ontvangt, wordt, zoals vroeger, door dit verzekeringsorganisme, voor elke volledige maand werkonbekwaamheid, op het bedrag der wettelijke vergoeding een afhouding van 25 fr. verricht en omgezet in lijfrentezegels welke op een stortingskaart van verplichte verzekerde worden geplakt.

Zo de zieke loontrekkende geen wettelijke ziektevergoeding geniet, kan hij zijn rechten op het wettelijk pensioen vrijwaren, door met ingang van 1-1-1951 voor elke volledige maand werkonbekwaamheid een storting van 15 fr. te verrichten. Hij zal, te dien einde, op het postbureau een stortingskaart van verplichte verzekerde (model I A) aanvragen, en op deze kaart een lijfrentezegel van 15 fr. plakken in het vak van de desbetreffende maand en de zegel onbruikbaar maken door zijn handtekening en de datum.

Bedoelde kaart dient vóór de 26^e van de maand, volgend op zijn verjaarsmaand, samen met een medisch getuigschrift tot vaststelling van zijn werkonbekwaamheid en opgesteld in de termen voorgeschreven op het verso van de kaart, aan het postkantoor overhandigd.

2. — Loontrekkende werkonbekwaam wegens arbeidsongeval.

Wanneer de werkmán, na de consolidatie van het geval, werkonbekwaam blijft, kan hij zijn rechten op het

wettelijk pensioen behouden door voor elke volledige maand werkonbekwaamheid een storting van 15 fr. te verrichten (in plaats van 5 fr. bedrag welk vóór 1-1-1951 volstond). Hij zal op dezelfde wijze te werk gaan als de zieke die geen wettelijke vergoeding ontvangt, wat betreft het aankopen der zegels, het plakken op de stortingskaart en het overhandigen dezer laatste aan het postkantoor vóór de 26^e van de maand volgend op zijn verjaarsmaand.

3. — Werklozen.

In geval van onvrijwillige werkloosheid is de loonarbeider gehouden, voor elke volledige maand werkloosheid, een storting van 15 fr. te verrichten (in plaats van 5 fr. bedrag vóór 1-1-1951). Indien deze storting niet verzekerd wordt door het werklozenbureau of door de syndicale organisatie, zal de werkloze op dezelfde wijze handelen als de zieke loontrekkende welke geen wettelijke ziektevergoeding geniet.

Een K. B. moet nog de verdere toepassingsmodaliteiten voor de stortingen der werklozen regelen. Wij zullen ten gepaste tijde nadere inlichtingen hieromtrent geven.

Verder herhalen wij dat de agenten die nadere inlichtingen voor een geval verlangen, zich steeds tot de Sociale dienst der Nationale Maatschappij mogen richten.

Bedrag van de ouderdomsrentetoeslag.

II. — In nummer 26 (Juli 1950) verscheen een tabel met aanduiding van het bedrag der ouderdomsrentetoeslag zonder onderzoek der bestaansmiddelen.

Krachtens de nieuwe wet bekomen de gepensioneerde loontrekkenden, van 1-1-1951 af, een verdubbeling van de ouderdomsrentetoeslag zonder onderzoek. Al de in bedoelde nummers verschenen bedragen dienen bijgevolg verdubbeld. **Voorbeeld** : een gehuwde mannelijke loontrekkende, geboren in 1884, ontving tot op 1-1-1951 een ouderdomsrentetoeslag van 2.300 fr. per jaar ; **vanaf 1-1-1951 zal hij 4.600 fr. als ouderdomsrentetoeslag ontvangen.**

III. — Bijzondere toekenningsvoorwaarden voor de ouderdomsrentetoeslag zonder onderzoek.

1) *Toestand der loontrekkenden geboren na 1-1-1867.*

In nummer 27, oktober 1950, werden het aantal en het bedrag der wettelijke voorgeschreven stortingen vermeld welke door bedoelde loontrekkenden dienen verricht, tussen hun 51^e en 65^e jaar in hoedanigheid van loontrekkende, werkloze of zieke, om op de ouderdomsrentetoeslag zonder onderzoek aanspraak te kunnen maken.

Wij geven hieronder de nieuwe tabel der stortingen welke dienen verricht tussen het 51^e en 65^e jaar :

Verzekeringsjaar	Jaarlijks bedrag der storting
1926 - 31	72.- fr
1931 - 32	50.- »
1932 tot en met 1949-1950	50.- »
1950 - 1951 en volgenden	150.- »

Zoals uit de nieuwe tabel blijkt worden voor de verzekeringsjaren 1932-33 en 1933-34 thans stortingen van 50 fr. voorzien. Voor bedoelde jaren worden evenwel de vereiste stortingen als verricht aanzien, indien de verzekerde het bewijs levert dat hij gewoonlijk en hoofdzakelijk in uitvoering van een dienstkontraat te werk gesteld is geworden of indien hij zijn bedrijvigheid heeft moeten onderbreken wegens ziekte, invaliditeit, ongeval of onvrijwillige werkloosheid.

Zo is het ook voor ieder der verzekeringsjaren 1939-1940 tot en met 1944-45 (oorlogsperiode), welke ook de bezigheden van de verzekerde waren, voor zover zijn gemiddeld jaarlijks inkomen voor dit tijdperk niet hoger was dan 36.000 fr. Deze uitzondering wordt niet toegepast wanneer de verzekerde deel heeft uitgemaakt van een vijandelijke organisatie of in geval hij uit hoofde van zijn gedrag tijdens de bezetting strafrechtelijk veroordeeld werd.

Wij doen ook opmerken dat van het verzekeringsjaar 1950-51 af een storting van 150 fr. per jaar vereist is daar waar de gewezen wetgeving slechts 50 fr. voorzag.

2) Uitzonderlijke toekenningsvoorwaarden van de ouderdomsrentetoeslag zonder onderzoek aan loontrekkenden die niet al de vereiste stortingen hebben verricht.

In hetzelfde nummer, October 1950, werd er op gewezen dat bij de herziening van de wetgeving in 1946 minder strenge voorwaarden van storting werden ingevoerd voor de loontrekkenden geboren vóór 1-1-1881 (dus die de ouderdom van 65 jaar bereikten vóór 1-1-1946).

Bedoelde personen hoefden slechts te bewijzen dat zij tussen hun 50^e en 65^e verjaardag gedurende minstens 10 jaar op regelmatige wijze een beroepsbezigheid als loontrekkenden hadden uitgeoefend.

De nieuwe wet breidt deze uitzonderlijke maatregelen uit voor alle gepensioneerde loontrekkenden, doch mits enkele lichte wijzigingen.

Aldus kunnen de verzekerden, die de vereiste stortingen niet verricht hebben, ten minste de ouderdoms-

rentetoeslag zonder onderzoek bekomen, indien door nauwkeurige bewijzen wordt vastgesteld :

a) dat zij gewoonlijk en hoofdzakelijk als loontrekkenden te werk gesteld zijn geweest tijdens de 2/3 van de periode tussen hun 50^e verjaardag en het einde van de maand van het jaar 1945, overeenstemmend met hun geboortemaand, of het einde van de maand waarin zij vóór 1946 de leeftijd van 65 jaar bereikt hebben, werkzaam zijn geweest.

In alle geval wordt het gedeelte van bedoelde periode dat op 10-5-1940 begint, in aanmerking genomen welke ook de bezigheden van de verzekerde sedert die datum waren, voor zover zijn gemiddeld jaarlijks inkomen, voor dit periodegedeelte, 36.000 fr. niet overschreed en voor zover de verzekerde geen deel heeft uitgemaakt van een vijandelijke organisatie of wegens zijn gedrag, tijdens de vijandelijke bezetting, niet strafrechtelijk veroordeeld werd.

b) dat vanaf het verzekeringsjaar 1945-46 op hun rekening de bij de wet voorgeschreven stortingen werden verricht.

Er mag een storting per periode van 5 verzekeringsjaren ontbreken of ontcerekend zijn.

(wordt vervolgd)

Welk is de betekenis van uw identificatienummer ?

Leerlingen van onze Beroepsopleiding vroegen uitleg over hun identificatienummer. Wij menen dat een gedetailleerde uitleg alle lezers van O. B. kan interesseren.

Ieder agent bij de N.M.V.B. heeft, sedert April 1946, een identificatienummer. Dit nummer wordt vermeld op bijna alle persoonlijke documenten afgeleverd aan de agent, zoals daar zijn : betaalstrookje, fiscale fiche, bijdragebon voor verzekering tegen ziekte, enz...

De 7 cijfers van het nummer vormen een getal samengesteld uit vier delen (drie van 2 cijfers en één van 1 cijfer).

Eerste deel.

De namen der agenten worden per alfabetische groepen gerangschikt, en, volgens een bepaalde code (de alfabetische code) worden de eerste letters voorgesteld door een getal van 2 cijfers.

Aldus : van A tot Am	00
van An tot Az	01
van Ba tot Bas	02
van Bat tot Bel	03
<hr/>	
van D tot Deba	16
<hr/>	
van Fo tot Fra	34
<hr/>	
van Ro tot Ron	71
<hr/>	
van Van tot Vanb	82
<hr/>	
X, Y en Z	99

Bijgevolg zal het identificatienummer van een zekere Daman beginnen met het getal 16 en dit van een zekere Zelis met 99.

Tweede deel.

Volgens een bepaalde code (de kalendercode) wordt iedere maand van het jaar verdeeld in 8 perioden : 7 perioden van 4 dagen en één periode die de laatste dagen van de maand omvat.

Aldus : van Januari . .	1 tot 4 = 01
	5 tot 8 = 02
	9 tot 12 = 03
	13 tot 16 = 04
	17 tot 20 = 05
	21 tot 24 = 06
	25 tot 28 = 07
	29 tot 31 = 08

van Februari . 1 tot 4 = 09

25 tot 28 = 15
29 = 16

van September 9 tot 12 = 67

van December . 25 tot 28 = 95
29 tot 31 = 96

Werd Daman geboren op een 23 Januari en Zelis op een 31 December, dan zal hun identificatienummer respectievelijk verder gevormd worden als volgt : 1606 en 9996.

Derde deel.

Bij deze cijfers worden dan de twee laatste cijfers van het geboortjaar gevoegd.

Is Daman geboren in 1899 en Zelis in 1924, dan wordt hun identificatienummer verder geschreven als volgt : 160699 en 999624.

Vierde deel.

Daar het kan gebeuren dat twee agenten, waarvan de naam met dezelfde groep letters begint (bijvoorbeeld Barten en Balangier) op een zelfde tijdstip werden geboren (bijvoorbeeld op 9 en 11 September 1910) en hun identificatienummer aldus hetzelfde zou zijn (het n^o 026710), moet er dus een bijkomend cijfer (van 0 tot 9) voorzien worden dat het onderscheid tussen de twee agenten moet mogelijk maken.

In het hier beschouwde geval hebben we 0267100 voor de eerste ingeschrevene en 0267101 voor de tweede.

Bij de N. M. V. B. heeft men gevallen waar het identificatienummer van vier agenten slechts verschilt door het laatste cijfer (dus van 0 tot 3).

Enmaal gegeven, blijft het identificatienummer zoals het is, zelfs indien een missing werd begaan bij het codifiëren, omdat dit nummer de naam van de titularis vervangt.

Ga nu zelf uw eigen identificatienummer na. U zult bemerken dat het overeenstemt met bovenstaande gegevens.

Ieder agent (in actieve dienst of gepensionneerd) die om eender welke reden briefwisseling voert met zijn plaatselijke directie of met het Hoofdbestuur, wordt dringend verzocht immer zijn identificatienummer te vermelden en wel zo, dat de 7 cijfers op elkaar volgen zonder punten of komma's. Dus niet 0.267.101 of 02.67.10.1, maar gewoon 0267101.

G. VAN VLAENDEREN



Het grootste busstation van de wereld

ZELFS de Amerikanen, gewend aan kolossale afmetingen en dynamische efficiency, zetten grote ogen op voor het geweldige autobusstation, dat aan New-Yorks 8^{ste} Avenue en 40^{ste} straat is verrezen.

Als een wit schip ligt het nabij de Hudson havens, in het hart van Manhattan, in de omgeving van Times Square.

Tot nu toe moesten de autobussen van de andere zijde van de Hudson, van New-Jersey, van Pennsylvania en van alle andere Staten, na het oversteken van de Hudson een halfuur of méér tijd verliezen in Manhattans heksenketel. Maar thans

kunnen zij via luchtwegen en de Lincoln-tunnel tot in het hart van New-York doordringen zonder stoppen.

Het gebouw is 250 m lang en 60 m breed en bestaat uit twee ondergrondse en drie bovengrondse verdiepingen. Het koste 24 miljoen dollars en vereiste meer dan twee en een half miljoen bakstenen.

Op het dak bevindt zich een enorme openluchtgarage met een oppervlakte van anderhalve hectare. Meer dan 2.500 autobussen — waaronder kanjers die 50 à 75 personen vervoeren — kunnen het station dagelijks in- en uitrijden.

Het aantal reizigers die dit station dagelijks zullen gebruiken schat men op 60.000 voor de onmiddellijke omgeving en 10.000 voor grote afstanden.

Langs vijf brede roltrappen worden zij van de wachtzalen naar de perrons gevoerd.

Voor reizigers die niet zulk een haast hebben als de op en neer rennende forensen is het station, behalve een doorgangshuis, een aangename plaats om verloren tijd door te brengen. Een enorme kegelzaal met dertig banen bevindt zich in het gebouw. Er zijn ook intieme (dure) en ruime (goedkope) restaurants, kapperssalons, bloemenwinkels, 31 roltrappen en 929 kluisen waar passagiers zelf, door het inwerpen van een muntstuk, hun bagage kunnen afleveren en ophalen.

Dit station, officieel genoemd « Port Authority Bus Terminal », geeft een gedachte van de uitbreiding welke het busverkeer neemt in Amerika. Dank zij deze gedurfde onderneming, rijden er nu 2.500 bussen minder in de overbelaste straten van Manhattan. Opstoppen komen veel minder voor en de duizenden arbeiders komen nu 15 à 45 minuten vroeger thuis dan voorheen.

(Vrij naar een artikel uit de « Volkskrant »).

Mecanisatie voor het afleveren van reisbiljetten bij de Amerikaanse elektrische trams

In het Engels tijdschrift « Modern Tramway » van November 1950, hebben wij een schrijven van een Amerikaans lezer aangetroffen, waarin de wijze beschreven wordt waarop de ontvangst geschiedt op de elektrische trams van zijn streek, die het tarief per sectie toepassen.

Het is ons bekend dat er momenteel in de U.S.A., registreerkassen bestaan van verschillend merk, uitgerust met een motor van 12 volt en welke biljetten voor elke reis en afstand drukken en afleveren.

In Europa heeft een Zweedse firma een dergelijke machine voorzien van een **toetsenbord**, op de markt gebracht; het verschilt dus met het toestel « Camp », waarvan wij een beschrijving gegeven hebben in O. B. van Mei 1950. Het is speciaal opgevat voor de uitdeling van reisbiljetten in de autobussen.

Daar alle mogelijke gevallen voorzien werden, zouden deze toestellen uitstekende diensten kunnen bewijzen op ons net, onafgezien het ingewikkeld karakter van ons tarief. Het enigste nadeel dat wij deze machine kunnen aanwrijven is dat ze peperduur is.

Volgt hier hoe de H. G.W. Vigrass uit Lakewood (Ohio) de hantering beschrijft van het model van registreerkas, welke op het net van zijn stad aangewend wordt.

« De ontvanger heeft een vaste zitplaats, over 't algemeen bij de achterdeur, die dienst doet als ingang.

» Vóór hem heeft hij een toestel dat biljetten drukt en aflevert, uitgerust met een elektrische motor, waarvan de stroom door de batterij van het rijtuig geleverd wordt.

» De reizigers stappen in langs het achterbalkon waar nagevoeg 20 personen een staanplaats kunnen vinden; het rijtuig zet aan zodra iedereen ingestapt is.

» Tussen de stilstanden komen de reizigers voorbij de

ontvanger en na betaald te hebben nemen zij plaats in het middengedeelte van het voertuig.

» Het toestel werkt zeer eenvoudig : men duwt op een knop om de sectie aan te duiden waar de reiziger is ingestapt; een andere rang knoppen dient om de sectie aan te geven waar hij zal afstappen. Waar het past geeft een derde knop de aard aan van het speciaal tarief (halve prijs voor kinderen, bijzonder tarief dat van toepassing is tijdens de uren van minder druk verkeer).

» Wanneer er op de laatste knop gedrukt wordt (de secties van in- en uitstappen aangegeven zijnde) glijdt het biljet uit een speciaal daartoe bestemde gleuf.

» De prijs, die betaald wordt, is steeds goed zichtbaar bij elke handeling zoals bij de registreerkassen in de handel.

» De plaats van instappen en de aard van het toegepaste tarief wordt aangegeven door « symbolen » voorgesteld onder vorm van kleine cijfers of drukletters.

» De volgorde van de reis wordt standvastig aangeduid, vermits het cijfer bij elke reis met de hand veranderd wordt.

» Het nummer van de sectie waar moet afgestapt, wordt zeer leesbaar met hoofdletters in vette druk aangegeven. Bij het verlaten van het rijtuig overhandigt de reiziger zijn biljet aan de wattman, die een doos voor gebezigde biljetten bij zich heeft.

» De taak van deze laatste is niet zeer ingewikkeld; hij moet enkel het in vette druk aangegeven cijfer, dat de sectie aanduidt waar afgestapt wordt, nagaan; stelt hij vast dat de reiziger te ver is gereden, dan verbiedt hij hem het uitstappen en verwijst hem naar de ontvanger. »

Deze methode zou dus uitstekend kunnen toegepast worden op onze lijnen.

Het dient geweten dat de organisatiediensten van de Algemene Inspectie een uitgebreide documentatie dienaangaande bezitten. In afwachting kunnen wij onze vrienden-ontvangers slechts aanraden de punt van hun potlood maar steeds goed scherp te houden...

Het Automobielsalon 1951

Sinds een paar weken reeds heeft het Automobielsalon zijn deuren gesloten. Het zouden dus vijgen na Pasen zijn, moesten wij in 't lang en in 't breed de enig mooie versieringen van de grote hal van het Eeuwfeestpaleis beginnen te beschrijven. Maar het is nooit te laat de hedendaagse strekkingen in de constructie der zware autovoertuigen te bespreken.

Meerdere zalen werden door deze afdeling ingenomen. Zo kwamen wij onder meer aan de stand van de carrosseriefabrikant Maes senior, die één der vijftig autobussen ten toon stelde, hem besteld door de N.M.V.B. en waarvan wij een beschrijving gaven in O. B. N° 27 (b. 13).

Deze autobus is een vrucht van de studie ondernomen door de diensten van de Directie Tractie en Materieel. De vastgelegde normen zullen in de toekomst tot een standaardtype leiden.

De firma Brossel stelde een gelijksoortig voertuig ten toon, de AB. 174, met carrosserie Jonckheere. Deze carrosseriefabrikant heeft 20 wagens in bestelling. Wij zullen de inrichtingen van de firma Jonckheere, te Roeselare, gaan bezoeken met de bedoeling U o.m. het procédé te beschrijven van snel drogen der verf zonder gebruik van een kap. Bij de stand van deze firma hingen er panelen met grote foto's die de inscheping voorstellen te Antwerpen, met bestemming Kaïro, van een autobus die als twee druppels water trekt op deze die te Brugge de diensten der N.M.V.B. verzekeren.

Een mooie maquette van onze autobus trok de bijzondere aandacht van klein... en groot.

NIEUWE STREKKINGEN

De onderfloor-motor.

Bij de stand « Miesse » kunnen we een chassis van 12 meter lengte bezichtigen met onderfloor-motor, d. i. een motor geplaatst in 't midden van het chassis en waarvan de zuigers **horizontaal** werken. De versnellingen worden automatisch gewijzigd. Bovendien heeft het wegnemen van de motor vooraan, als bijzonder gevolg een plaatswinst die het mogelijk maakt de lasten meer rationeel te verdelen over gans de lengte van het chassis, waardoor een groot aantal zit- en staanplaatsen beschikbaar wordt.

Het gaat hier dus om een nieuwe opvatting, waarvan de studie voltooid werd door onze technische diensten, en die door de N.M.V.B. in toepassing zal gebracht worden, vermits een bestelling werd gedaan van 10 chassis Guy met « Gardner »-motor en 10 chassis « Leyland », waarvan een model kon bezichtigd worden op de respectievelijke stands van de Engelse firma's. Men ziet er de onderfloor-motor en de versnellingsbak onder het chassis, waarop dus een carrosserie kan gevestigd worden voor **50 zitplaatsen**, getal dat zelden bereikt werd tot hertoe.

De zelfdragende carrosserie.

Wij konden het salon niet verlaten, zonder uit beroepsnieuwsgierigheid te blijven stilstaan aan de stand van de « Ateliers Métallurgiques » van Nijvel, die sinds 1885 voor de N.M.V.B. verschillende elektrische motrices bouwden.

Hier wordt de aandacht getrokken door een mooie autobus waarop een andere nieuwigheid werd toegepast: de zelfdragende carrosserie. Inderdaad, de twee langsliggers, die men altijd vindt op het chassis van het algemeen gangbaar model, werden afgeschaft. Het betreft een carrosserie uit één stuk waarin, **naderhand**, de motor en overbrengingselementen worden geconstrueerd. Deze opvatting voor de opbouw van de carrosserie, geeft aan deze laatste een grote weerstand tegen de schokken, waaruit volgt een grotere veiligheid.

Op de voorgestelde autobus, is de motor ook « liggend », zodat er 42 ziten en 43 staanplaatsen beschikbaar zijn. Op de vier wielen werden Westinghouse's luchtremmen aangebracht.

Bij dezelfde firma werden de blikken nog aangetrokken door een blinkende trolleybus van 13 m. 38 lengte. De elektrische uitrusting is van Italiaanse oorsprong. Bovendien is deze bus volledig uit roestvrij staal vervaardigd; dit is een Amerikaans brevet « Budd ». Daar het metaal niet kan aangetast worden is er dus ook geen verf meer nodig.

Het gewicht van dit betrekkelijk licht voertuig kan teruggebracht worden op 10,5 ton; een zelfde model in gewoon staal zou zeker 17 ton wegen. Van uit de stuurpost, geplaatst in de as van het voertuig, beschikt de bestuurder over een volmaakte zichtbaarheid en dank zij de afgeronde voorkanten werd het draaien vergemakkelijkt.

Onze nijverheid van vervoermateriaal die reeds vóór 1914 algemeen bekend was en spoorwegmaterieel naar alle landen van de wereld zond, heeft zich kunnen aanpassen aan de omstandigheden door het bouwen zowel van P.C.C.-wagens, als van de laatste snuffjes in zake auto- en trolleybussen.

En wij zijn de eersten ons hierover te verheugen.

Op korte golf lengte

— De Sabena zal op eigen kosten een wachthuisje oprichten, op een terrein toebehorend aan de N.M.V.B., aan de halte Batavia (lijn Brussel-Haacht).

— Twee gekoppelde motorwagens, gebouwd door de Société Française Alsthom en in dienst op het net van de L.R.T. (Lille-Roubaix-Tourcoing) hebben te Toufflers de grens overgestoken. Van daar, werden ze naar Doornik, Bergen en Charleroi gesleept, waar de motrices afzonderlijk gedurende een zekere tijd in dienst gesteld werden.

Deze rijtuigen hebben hun heenreis beëindigd in stelplaats Evere te Brussel,

waar ze in dienst gesteld werden op de lijn Brussel-Sterrebeek.

Deze proeffritten hadden voor doel een vergelijking te kunnen maken met de P.C.C.-wagens.

— De locotractor met dubbel motor G.M.-Diesel wordt afgewerkt in de Eloystraat. Wij bespreken deze verwezenlijking in een volgend nummer.

De elektrische lijn Eupen-Eynatten zal binnen kort opgebroken worden en vervangen door een autobuslijn geëxploiteerd door de N.M.V.B.

De diensten voor bestelling en afhalen aan huis werden in de groepen van Brabant en Antwerpen afgeschaft op 1 Januari 1951.

De N.M.B.S. heeft deze vervoerdiensten - waarin het vervoer van kleine colli's, dagbladen, enz. is begrepen - overgenomen.

In de loop van de maand December had te Brussel een examen voor technisch-tekenaar bij het Hoofdbestuur plaats.

Zeventien kandidaten namen deel aan dit examen.

Wij sturen onze hartelijke gelukwensen aan de vijf agenten die in volgende orde benoemd werden:

1. de H. Hulin (T.M.);
2. de H. Gins (W.W.);
3. de H. Remy (W.W.);
4. de H. De Prins (T.M.);
5. de H. Van Daele (Gr. Henegouwen).

Wij verzoeken onze Belgische en buitenlandse abonnees, die het bedrag van hun abonnement voor 1951, respectievelijk 20 en 25 fr., nog niet zouden betaald hebben, zo spoedig mogelijk het nodige te willen doen.

Dank bij voorbaat.

2.50F
PER DAG
OF 70F PER
MAAND

MODEL 1951
VANAF 1950 F

3 golf lengten - alle stroom - Luxemeubel gepol. notelaar - Fabrieksgarantie - Geleerde luxe-catal. - Inlicht. en KOSTELOZE DEMONSTR. ZONDER VERPLICHTING overal in België.

OVERNAME
VAN OUDE
RADIO'S

Radio
O.C.R.
55 RUE DU CROISSANT
BRUSSEL TEL. 37. 20. 27

verzekerde garantie - firma gesticht in 1957

Bijzondere voorwaarden voor de lezers van dit tijdschrift.

ONZE FOTOWEDSTRIJD

1950

CATEGORIE BOX

Toeristische Onderwerpen.

1. De h. Dufeignies, wint een Geva-box. Gift van de firma Gevaert.
2. De h. Houssier wint 100 fr. Gift van de Fotogravure Catry en De Bruyn.
3. De h. Goossens wint 50 fr.

Spoorweg-onderwerpen.

1. De h. Voerman wint 50 fr.
2. De h. Baisir wint Panatlantic Rollfilms.

CATEGORIE VERANDERLIJK DIAPHRAGMA

Toeristische onderwerpen.

1. De h. Vanderbruggen wint een Geva-box. Gift van de firma Gevaert.
2. De h. Simoens wint 200 fr.
3. De h. Keuleers wint « papier velours black » (Attraco).
4. De h. Schotanus wint 100 fr.
5. De h. Van Aenrode wint Panatlantic Rollfilms.

Spoorweg-onderwerpen.

1. De h. Peeters wint 150 fr.
2. De h. Vanderbruggen wint 100 fr.

Een tweede prijs werd aan de h. Houssier, J. (Anderlues) toegekend voor zijn « Zimmertoren van Lier ». Zijn volharding in het deelnemen aan onze wedstrijden werd aldus beloond.

Een derde prijs viel de h. Goossens (Bonheiden) te beurt met zijn « Molten te Keerbergen »; spijtig dat een telefoonpaal het geheel iets of wat ontsiert.

In categorie « Spoorweg-onderwerpen », altijd reeks « Box », kwam de 1^{ste} prijs toe aan de h. Voerman (Den Haag), een trouwe abonné, die verleden jaar niet tussen de winnaars werd gerangschikt daar de jury zijn foto's al te statisch gevonden had. Ditmaal werd de aandacht van de jury getrokken op een foto van « Tramrijtuigen in de Regen », Turennestraat te Charleroi; personen, die met opgeheven kraag en gebogen hoofd op het natte asfalt lopen, verlevendigen dit oorspronkelijk werk.

Voor de drie goede foto's van de h. Baisir, stationschef te Bastogne, besloot de jury een supplementaire prijs toe te kennen.

Zijn « Trein beladen met mijnhout » zal eerlang een artikel over de toeristische lijnen van de Ardennen illustreren.

Enmaal deze reeks beëindigd, ging men tot de proeven over die, door hun afmetingen, aan de eisen van echte fotografische wedstrijden beantwoorden.

De categorie « Spoorweg-onderwerpen » bedroeg dit jaar slechts 7 proeven. Het viel onmiddellijk op dat er in werkelijkheid slechts twee concurrenten waren, wat dan ook uitlegt dat de 3^{de} prijs niet werd toegekend.

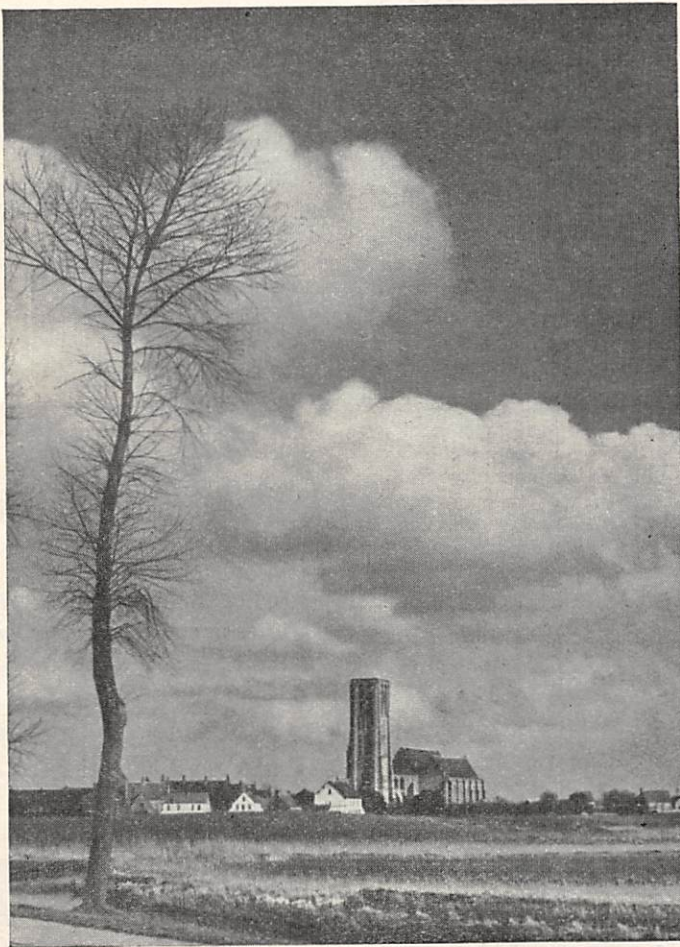
Wel te verstaan, werd, zoals vroeger, geen enkele naam onder de proeven aangebracht, maar de opsteller van « Onze Buurtspoorwegen » kende de foto's. Wanneer de jury de 1^{ste} en de 2^{de} prijs aanwees, kon hij zonder aarzelen optekenen :

1^{ste} prijs : « Steentje bij steentje », foto van tcezichter Peeters (Schooten-Anwerpen). Het goed opgestelde onderwerp werd unaniem verkozen ;

2^{de} prijs : « Op de lijn Eupen-Verriers », foto voorgesteld door de h. Vanderbruggen, zoon van agent (Assebreek).

Van de twee andere foto's van de h. Peeters, zal « Postzakken te Ekeren » eerlang op onze voorpagina prijken en zal « Autobussen in Brugge » dienen voor de toeristische publiciteit van de N. M. V. B.

Categorie « Toerisme en straattonelen » vormde een zware brok. Hier waren de leden van de jury het eens om te herkennen dat meerdere voor-



ALGEMEEN ZICHT OP DAMME.

(Foto Vanderbruggen).

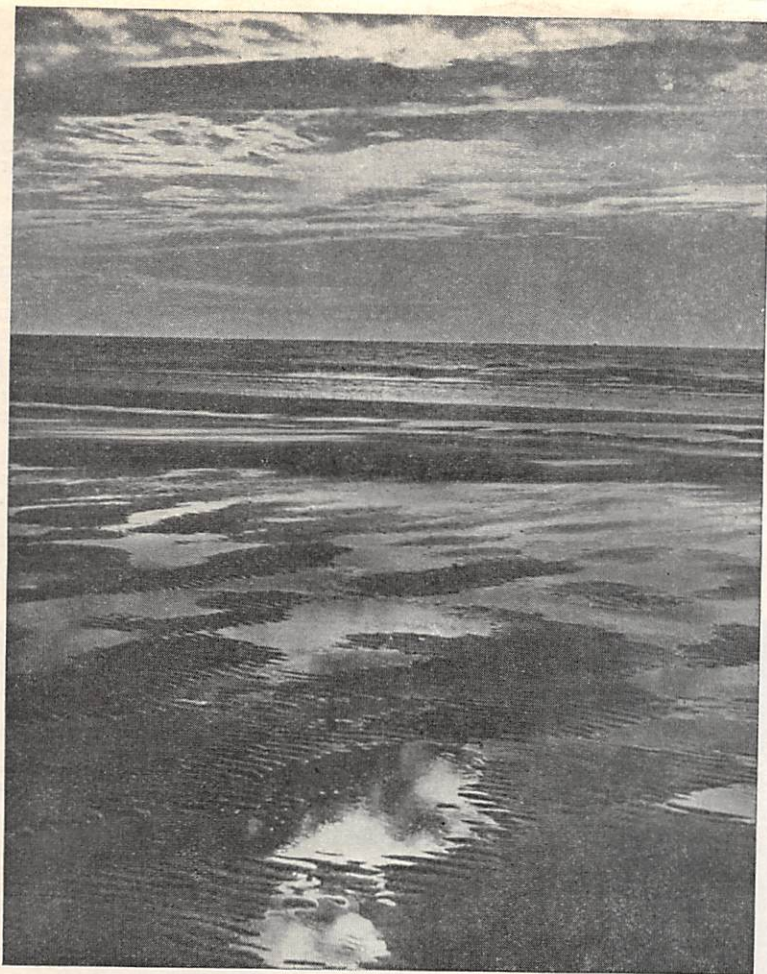
Zeggen we dadelijk dat de wedstrijd 1950 een succes geworden is, niet alleen wat de kwaliteit en de verscheidenheid van de behandelde onderwerpen betreft, maar ook door het aantal nieuwe deelnemers, zowel voor de categorie klein formaat als voor de categorie der werken van de gelukkige bezitters van een kostbaar objectief.

Zoals verleden jaar hebben we beroep gedaan op de leiding van de « Association Belge de Photographie » om de concurrenten te classeren.

Weinig dankbare taak, nochtans met blijkbaar genoeg verricht door de hh. Gheude, Hoffmann, Caignie en De Rijcke.

Ze begonnen met het « Box »-formaat, categorie « Toerisme ».

Na een vlugge uitschakeling van enkele al te gewone zichten, viel de keus, zonder aarzelen, op een zicht van de « Trouille »-rivier, ingezonden door de h. Dufeignies van St-Symphorien; de opstelling van deze foto is perfect en de wolken zijn buitengewoon goed weergegeven.



STRAND BIJ ZONSONDERGANG.

(Foto Keuleers).

gestelde werken als kunstwerken mochten beschouwd worden.

Het was de hierneven afgebeelde « Dammetoren » van de h. Vanderbruggen die eerste werd gekozen alhoewel dat sommigen de mening waren toegedaan dat de « Damme-molen », gezien van aan de berm van het kanaal, door dezelfde amateur, nog beter was.

Dan kwam de beurt aan « Een oudje met rugkorf », genomen te Lugano door de h. Simoens (Directie P). Deze typische figuur werd in volle beweging op de gevoelige plaat gebracht; een fractie van een seconde later en het werd een mislukking.

Daarna was het de h. Keuleers (Directie Financiën) die de 3^{de} prijs ontving voor « Strand bij avond-

schemering » dat hierbij wordt afgebeeld. Het vochtige zand, de lichtstralen in de waterplassen, de uitgerekte en wazige wolken, alles is merkwaardig weergegeven.

Zijn « Zonsondergang aan de golfbreker » waaraan ieder gewoon toeschouwer de 1^{ste} prijs zou toegekend hebben, werd enigszins bekritiseerd: niets speciaals in het gedeelte rechts.

Van een verzending van 10 foto's op geglaceerd papier van de h. Schotanus (Trafiekbureau - Antwerpen) werd de « Kerk van het Begijnhof van Lier » in aanmerking genomen alhoewel de scherpste van het beeld iets te wensen overliet.

Voor de 5^{de} prijs werd bij de foto's van de h. Van Aenroyde (I. G.) stil gestaan. Het was een zicht op « Engadine » met veel koloriet en goede dieptescherpte, dat weerhouden werd. Zijn zicht op de stad Voiron bij Grenoble behaalde een eervolle melding.

De strijd eindigde niet door gebrek aan foto's maar door gebrek aan prijzen.

Zo werd de 3^{de} fotografische wedstrijd van « Onze Buurtspoorwegen » afgesloten. De juryleden raden onze fotografie-amateurs aan, ten eerste, zich lid te maken van een fotografie-club, en ten tweede, voor de reproductie van foto's bestemd voor een wedstrijd een meer glanzend of een goed half-mat papier te kiezen.

Ten slotte bedanken wij « l'Association Belge de Photographie » voor hare bereidwillige medewerking en aan al de bekende of onbekende fotografie-amateurs beloven wij artikels over de fotografie te laten verschijnen en een wedstrijd 1951 begiftigd met nog talrijker prijzen.

Grote Meesters worden Geradiografeerd

Iedereen weet dat de meesterlijke gewrochten in de schilderkunst slechts met astronomische prijzen kunnen worden weggehaald uit de verkoopzalen. Maar het staat eveneens vast dat er zich in vele particuliere collecties en zelfs musea valse doeken bevinden, die zo fijn de wijze van schilderen van een meester nabootsen, dat zelfs internationale experts zich bij de neus lieten leiden.

Vóór een paar jaar werd een zeer behendige vervalsers ontdekt. De Nederlander Van Meegeren, talentvolle schilder, die de kritiek waarop zijn werk werd onthaald niet verder kon uitstaan, bootste de beroemde Vermeer na en verkocht deze werken als echte Vermeer's. Vele kenners liepen in de val.

Hier volgt nu een artikel, uit de documentatiedienst van de firma Philips, en waaruit men kan leren hoe de moderne wetenschap er toe komt valse doeken te ontmaskeren.

De zaak van de valse Vermeer's is onlangs tijdens een openbare verkoop van de goederen van van Meegeren, tot een einde gekomen, dat ons werkelijk doet nadenken. Een schilderij, dat door van Meegeren getekend is, werd voor ongeveer 12.000 fr. verkocht, terwijl een valse Vermeer, waarvan iedereen wist, dat dit werk door dezelfde schilder werd verwezenlijkt, de som van 30.000 fr bereikte.

De polemieken hieromtrent werden door het publiek druk besproken, doch het bleef onbevredigd. Het kon natuurlijk een gedeelte van de redetwisten tussen beroemde experts volgen, doch het kon nooit tot de opzoekingslaboratoria doordringen.

Welke middelen stelt de wetenschap te onzer beschikking, om valse meesterschilderijen te ontdekken, ja zelfs om eenvoudige herstellingen of « verbeteringen » door ware meesterstukken ondergaan, aan het daglicht te brengen ?



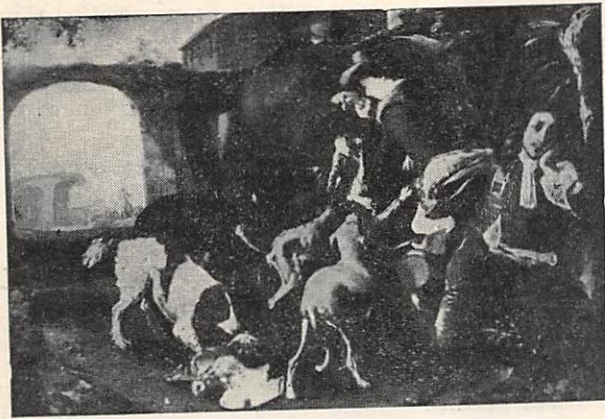
Een valse Vermeer : « Het laatste Avondmaal ».

De kleuren hebben een leeftijd.

Ongeveer 20 jaar geleden gaf een lachende cavalier, die door Frans Hals (1) zou zijn geschilderd, aanleiding tot sterke meningsverschillen voor de Nederlandse Rechtenbanken. Eén der vooraanstaande specialisten van de Nederlandse schilderkunst beweerde, dat het een oorspronkelijk werk was. Toch moest hij zich uiteindelijk neerleggen bij het onweerlegbaar resultaat van de chemische ontleding der kleuren; daaronder vond men o. m. artificeel ultramarijn, kobaltblauw en zinkwit. Frans Hals overleed in 1666. Hij kon dergelijke kleuren dus onmogelijk gebruiken. Inderdaad artificeel ultramarijn werd voor het eerst in 1828 vervaardigd door menging van verschillende minerale stoffen, t. w. kiezelzand, aluinaarde, soda, zwavel en kalkcarbonaat; kobaltblauw (2) werd ontdekt door de beroemde chemicus der XIX^e eeuw, Baron Thénard; slechts in het midden der XVIII^e eeuw begon men zinkwit te gebruiken. Dit zinkwit heeft een groot voordeel op het loodwit. Het wordt namelijk niet zwart met zwavelwaterstof.

Openbare stralen.

Maar hoe kan een chemische ontleding gebeuren zonder het schilderwerk, dat misschien het oorspronke-



Jachtscène van Hondius, onder de valse Vermeer.

lijke is, te beschadigen? Laten wij er eerst de aandacht op vestigen, dat de vooruitgang op het gebied van de techniek het zo ver heeft gebracht, dat het heden volstaat een microscopisch monster op te nemen. Het is trouwens meestal niet noodzakelijk deeltjes af te krabben om er de natuur van te bepalen.

Een eenvoudige radiografie geeft over het algemeen voldoende gegevens wat betreft de oudheid van een schilderij en zo gebeurde het, dat, om bepaalde vervalsingen van van Meegeren te ontdekken, dhr. Coremans, Directeur van de Belgische Musea in het Jubelpark, beroep deed op de Philips Röntgentoestellen. In alle schilderwerken moet men drie elementen beschouwen: het onderstel, de laag waarmede dit werd bestreken en de kleuren van het beeld.

Het onderstel is steeds zeer doorzichtig, meer wanneer het een doek betreft dan wanneer het van hout is.

De ouderen overdekten blijkbaar het onderstel met een doer de X stralen doorzichtbare laag van kalkcarbonaat en lijm. Heden geeft men de voorkeur aan een veel dichtere stof met loodwit.

Men weet, dat een product voor de X stralen des te doorschijnender is naar gelang de atomische massa van zijn elementen hoog is. Dit is natuurlijk de oorzaak van het verschil in doorzichtigheid der verschillende kleuren. Wit werd steeds samengesteld met zouten van zware metalen: lood en zink. Het laat dus geen stralen doordringen. Andere kleuren daarentegen zoals aardhars en zwart hebben lichtere elementen als koolstof tot basis. Tussen deze twee uiteinden komen natuurlijk een hele reeks kleuren waarvan het opsloringsvermogen varieert.

Het opsporen van niet gekende werken.

Tot deze laatste eeuwen werden de gebruikte kleuren steeds samengesteld met natuurlijke producten; van minerale oorsprong zoals okeraarde en groenkoperzouten; van planten, zoals wede, indigo, meekrap; of van dieren zoals het purper van het schelpdier of het vermiljoen, dat wordt getrokken uit de eitjes van zekere insecten.

In de XVIII^e eeuw breidde de minerale scheikunde zich uit en vele synthetische producten kwamen de meeste van plantaardige oorsprong kleurstoffen vervangen.

De vervaardiging in 1856 van de eerste synthetische organische kleurstof met aniline wijzigde nogmaals de kleurstoffen nijverheid. Vele «zware» kleuren met minerale stoffen als basis werden door lichte kleuren met een anilinebasis vervangen.

Gezien deze achtereenvolgende wijzigingen geven de oude schilderijen goede radiografische clichés terwijl de huidige doeken er slechte geven. Deze laatste zijn, voor de Röntgenstralen, op een ondoorzichtbare laag met zeer doorschijnende kleuren geschilderd!

Door middel van een radiografisch onderzoek kan men ook dikwijls de hand van de schilder herkennen. Meestal liggen de meest karakteristieke trekken van de artist in de eerste schets, waarmede het meesterwerk werd begonnen. Wetende, dat deze trekken niet zichtbaar zijn als het werk eenmaal klaar is, laat hij zich geheel aan zijn inspiratie over.

De indiscrete stralen doen ons ook soms een meesterwerk onder een prul ontdekken. Onder een niet zeer geslaagd portret van Edouard VI als kind, trof men een schattig hollands meisje, geschilderd in de XVII^e eeuw, aan. In het begin van de XVIII^e eeuw werd het portret van een heilige zonder meer gewijzigd in een «zelfportret van Leonard de Vinci», dat heel lang de trots van de «Galerie Uffizi» bleef.

Met X stralen vond men onder een valse Vermeer geschilderd door van Meegeren (1889-1947) en getiteld «Het Laatste Avondmaal» een schilderij van de Nederlandse schilder Hondius (1563-1612) welke een jacht-scène voorstelde.

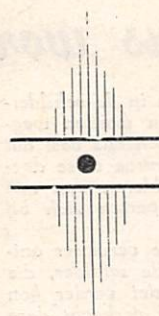
Niets kan de stralen weerstaan, noch de sluiers, noch een kleding, die op onschuldige naaktheden van de mythologische wereld werden geworpen; noch gemaskeerde handtekening, die een minder bekende Hans Schaufelein (H. S.) voor een Hans Holbein (H. H.) (3) willen doen doorgaan.

Frans HALS : Nederlands schilder (1580-1666). Opgewekt kunstenaar die bij voorkeur typen uit het volksleven schildert. Hij is vooral gekend voor zijn grote figuurgroepen (patriciërs, schutters...).

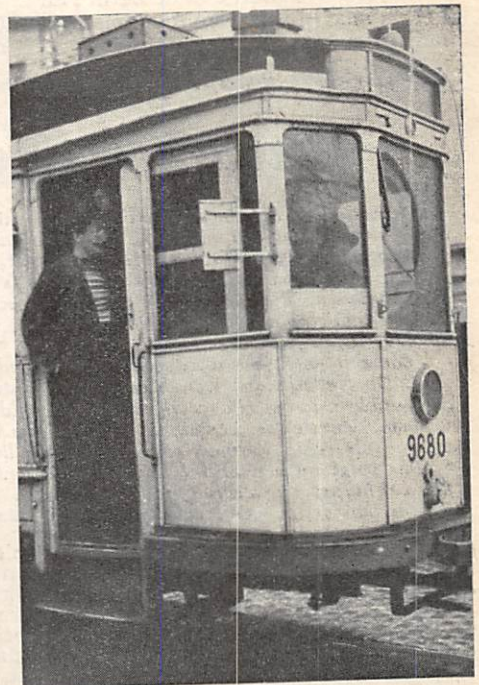
KOBALT : roodachtig grijs en hard metaal bijna zo magnetisch als ijzer. Wordt gebruikt om zekere verfstoffen te bereiden.

Hans HOLBEIN : Duits schilder geboren te Augsburg in 1497. Verloofde lange tijd in Engeland en werd hofschilder van Hendrik VIII. Was een beroemd portretschilder die een indrukwekkend realisme bereikte.

Foto genomen te Eupen door E. Roels.



Te Aalst, te Binche of te Eupen, overal waar Karnaval de schepter zwaait, daar brengt onze tram de lustige menigte aan



Karnaval -