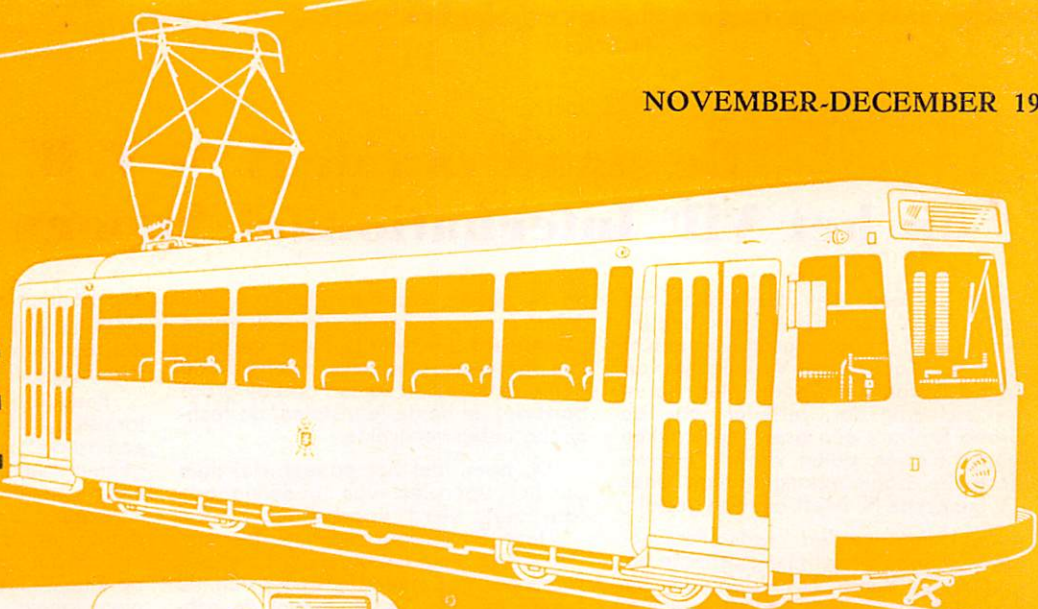
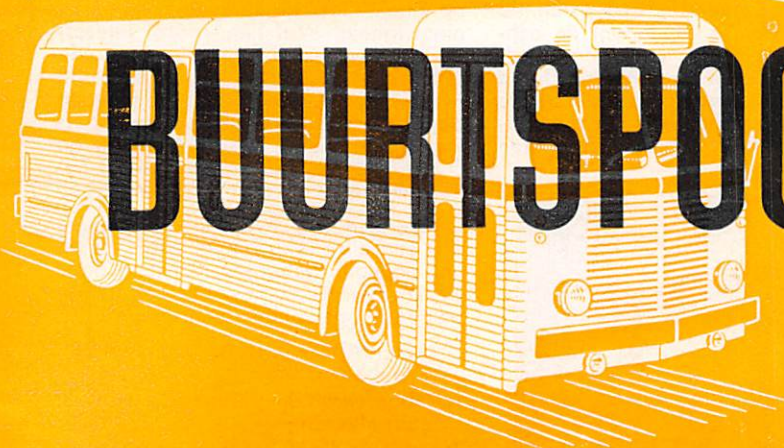


**ONZE**



**BUURTSPORWEGEN**



Door de besneeuwde Ardennenwouden.

(Foto Bazin.)

# De stand van de N. M. V. B. op het VII<sup>e</sup> Internationaal Spoorwegesalon

Het is reeds het derde jaar dat de N.M.V.B. deel neemt aan het Internationaal Spoorwegesalon ingericht door de Koninklijke Vereniging van Vrienden van het Spoor. Men herinnert zich nog dat, verleden jaar, de Groep Brabant een aspot en blokken rubberplaatjes, delen van de nieuwe elastische bogieophanging van onze rijtuigen type N, heeft tentoon gesteld.

Sindsdien werden reeds vier motorrijtuigen uitgerust met elastische bogies en in dienst gesteld op de lijn Brussel-Rode. In het laatste nummer van « Onze Buurtspoorwegen » werd trouwens de bouw, in serie, van deze bogies beschreven. Wij hebben er dan ook van gehouden op het Salon van 1956 een volledig uitgeruste bogie

op te stellen, waarvan de essentiële delen in verschillende kleuren waren geschilderd. Gekleurde linten vertrokken van de verscheidene delen van de bogie en kwamen samen op een groot bord dat, in beide landstalen, de technische uitleg verstrekte.

De hoek met het paneel, dat men op het voorplan van onderstaande foto ziet, werd voorbehouden aan « Onze Buurtspoorwegen ». Een ander muurpaneel werd versierd met een fotoreportage over de bouw van de tunnel aan de Heisel, terwijl de achterkant een beeld gaf van de verscheidene werkposten verwezenlijkt in meerdere grote werkplaatsen van de N.M.V.B. en voornamelijk de automatische installatie voor het hertekenen

van banden opgericht te Luik.

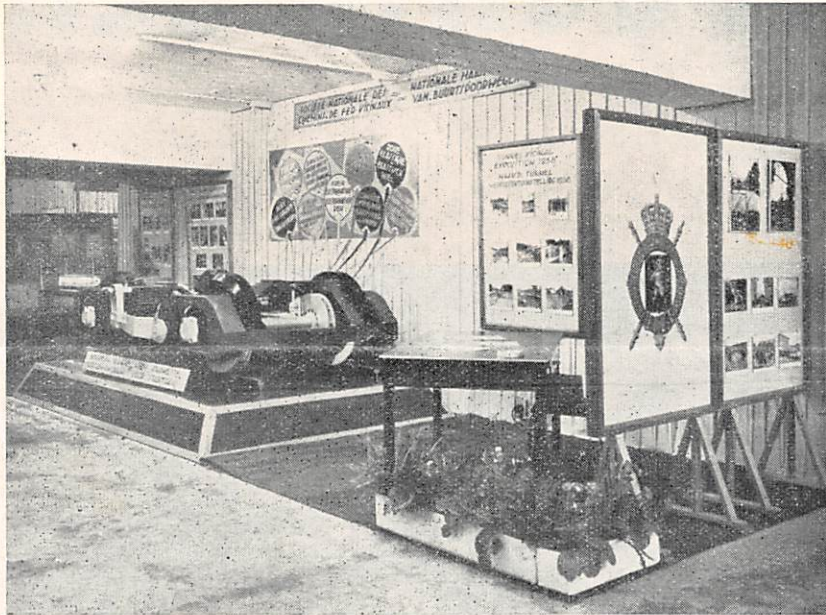
Links in de stand onderscheidt men nog een mooi maket van een rijtuig S met buislampverlichting.

Reeds bij de opening van de tentoonstelling kende de elastische bogie een ruime belangstelling; talrijke ingenieurs en technici kwamen ze van nabij bekijken. Wij vernemen dat 's anderendaags eveneens een afvaardiging van de stadstrams van Bonn, de hoofdstad van West-Duitsland, volle aandacht had geschonken aan deze nieuwigheid. Wat hen vooral interesseerde was de wijze waarop de schoenrem geplaatst was tussen de twee wielen. Inderdaad, op de gewone bogie is daar geen voldoende plaats voor; een recent besluit verplicht de Duitse tramwegmaatschappijen tot het gebruik van een dusdanig remstelsel.

Brengen wij even in herinnering dat een elastische bogie, zoals zij op het ogenblik gebouwd wordt in onze werkhuizen te Eugies, bestaat uit de volgende specifieke onderdelen:

- 1) de elastische wielen met zijplaten in rubber;
- 2) rubberveren in vervanging van de spiraalveren;
- 3) gelijkaardige veren in rubber, in vervanging van de veren van de wiegbalk;
- 4) de magnetische schoenrem;
- 5) de schijfrem, die de gewone remblokken uitschakelt;
- 6) de dwarse torsiestang werkend als stabilisator en daartoe, door middel van hefboomstangen gelagerd in silent blocs, verbonden met de uiteinden van de wiegbalk.

Onze deelneming aan het Spoorwegesalon heeft toegelaten, aan het publiek een beter idee te geven van de verbeteringen, die onophoudend aan ons rollend materieel worden aangebracht.



(Foto Gérard.)

## Onze Buurtspoorwegen

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

*Aangesloten bij de Vereniging van Belgische Personeelsbladen*

*Redactie : Wetenschapstraat, 14, BRUSSEL*

*Tel. : 11 52 56 — Post : 135*

*Postrekening : n° 32 27*

*Oplage : 6.650 ex.*

*Prijs van het abonnement voor niet-personeelsleden :*

*België . . . . . 25 fr.*  
*Buitenland . . . . . 30 fr.*

*Drukkerij : GRAPHICA, Brussel*

## Nieuws uit de Groepen

### LIMBURG

De Groep exploiteert sinds 25 oktober de openbare autobusdienst Sint-Truiden - Oerle - Luik met variante Luik - Glains - Ans (41 km). De elektrische dienst tussen Sint-Truiden en Oerle werd dus afgeschaft. De N.M.V.B. werd hiertoe aangezet ten einde de verbreding toe te laten van de baan Sint-Truiden - Luik, die een betonnen wegdek zal krijgen.

De reizigers, die te Oerle toekomen, hebben nu de keuze: ofwel de reis rechtstreeks verder zetten per autobus tot Luik, wat hen zal toelaten 17 minuten te winnen op het vroegere traject, ofwel overstappen op de elektrische tram Oerle - Luik, langs Odeur, Villers-Chapelle, Xhendremael, Alleur en Rocourt.

Op 4 november werd een openbare autobusdienst in bedrijf gesteld tussen Tongeren - Ruten - Lauw - Heers.

### ANTWERPEN

Sedert 11 november wordt het baanvak Rumst - Mechelen, voor het reizigersvervoer, geëxploiteerd door autobussen.

Vanaf 22 oktober wordt een openbare autobusdienst Turnhout (markt) - Merksplas (dorp) met vertakking Vosse-laar « Heinde » met eigen materieel geëxploiteerd.

### AFSCHAFFING VAN OVERLADINGSSTATIONS

Drie ministeriële besluiten voorzien de afschaffing van de overladingsstations van Gastuche, Rixensart en Sint-Truiden.

# « MINUIT CHRETIEN »

## het kerstlied van Adolphe Adam

*Verleden jaar, in n° 59 van « Onze Buurtspoorwegen », vertelden wij hoe « Stille Nacht, Heilige Nacht » de wereld veroverde. Deze maal spreken we over een ander kerstlied, waarvan de vermaardheid eveneens zeer groot is : « Minuit Chrétien », tekst van Cappeau, muziek van Adam.*

Adolphe Adam, geboren te Parijs op 24 juli 1803, is de auteur van « De Postillon van Longjumeau » en van het bekende ballet « Giselle », dat verleden jaar nog hernomen werd in de Muntchouwburg van Brussel.

Ziehier de geschiedenis van zijn kerstlied.

In de nabijheid van Avignon woonde Placide Cappeau, een wijnhandelaar en dichter in zijn vrije uren. Zijn gedichten « te koop bij de schrijver », hadden hem echter nog niet veel roem bezorgd, doch op een onverwachte manier zou hieraan nochtans verandering komen.

In de omgeving werden grote werken uitgevoerd voor het werven van een brug over de Rhône. De heer Lauray, een ingenieur belast met het toezicht van de werken, had zich ter plaatse geïnstalleerd; zijn vrouw, een gewezen artiste, bezat een mooie stem en was tevens een uitstekende pianiste. De familie Lauray kwam in vriendschapsbetrekking met de heer Cappeau en samen organiseerden zij muzikale avonden, waarop de notabelen en de pastoor werden uitgenodigd.

De heer Cappeau was verrukt over de stem van mevrouw Lauray en hij zou zich zeer geveleid voelen indien zij een van zijn werken wou uitvoeren. Daar de artiste, te Parijs, Adolphe Adam had leren kennen, beloofde zij de wijnhandelaar de medewerking van deze meester te bekomen.

Tijdens een van deze intieme avonden vroeg de pastoor aan mevrouw Lauray te willen zingen in de middernachtsmis. Maar de dame had geen enkel gelegenheidslied op haar repertorium. Cappeau was echter in het bezit van een kerstlied, dat hij het vorig jaar had geschreven. Hij las het voor aan mevrouw Lauray, die zeer voldaan was, en hem vroeg haar het manuscript toe te vertrouwen om het onmiddellijk te zenden aan de toondichter Adam.

De musicus was te Parijs bedlegerig, wanneer hij kennis nam van het gedicht van Cappeau; diep

in de kussens zette hij zich aan het werk. Hij kwam gans onder de indruk van dit godsdienstig gedicht.

Dezelfde avond, zonder afschrift te nemen, zond hij het afgewerkt manuscript naar zijn vriendin. Twee dagen later ontving hij een enthousiaste brief: « Gij hebt een meesterwerk gemaakt ». De toondichter antwoordde: « Zend mij het meesterwerk terug, opdat ik het horen kunne ».



Adolphe ADAM.  
1803-1856.

Adam ontving het manuscript terug, speelde het op de piano en met een onbezonnen belangloosheid gaf hij het aan een van zijn vrienden, die het verkocht aan een uitgever.

Het kerstlied van de ongelovige Cappeau werd op Kerstmisnacht 1827 uitgevoerd door mevrouw Lauray in het kleine kerkje van Roquemaure, nabij Avignon; het jaar nadien werd het gezongen in al de kerken van de omgeving. Later wanneer de beroemde bariton J.-B. Faure het, tijdens een middernachtsmis, te Parijs zong, werd het algemeen bekend. Niettegenstaande het succes — of was het ter oorzaak van dit succes? — werd het kerstlied van Adam zeer streng gekritiseerd. Nochtans heeft dit eenvoudig lied meer bijgedragen tot de roem van Adam, dan wel zijn meer belangrijke werken zoals: « Si j'étais Roi » en « Le Chalet ».

Deze werken zijn ongetwijfeld verouderd, terwijl « Minuit Chrétien » elk jaar met Kerstmis, met dezelfde gevoelsuiting gezongen en met dezelfde ontroering beluisterd wordt in alle Franssprekende landen.

---

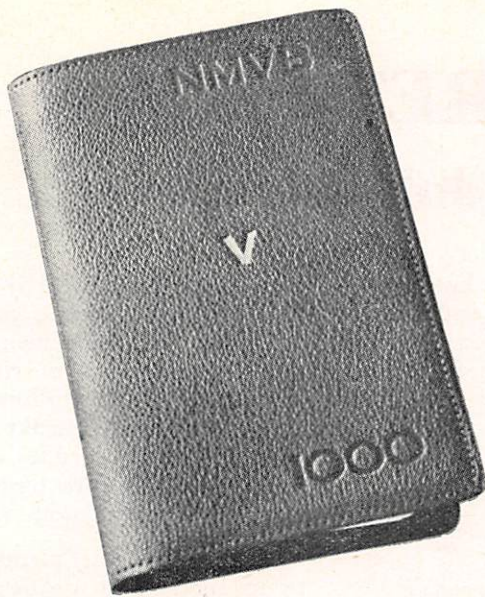
*Moge dit jaar, in een tijd zwanger van onheilspellende gebeurtenissen, Kerstmis eens te meer een lichtbron zijn in een wereld van onbegrip en de kerstgave een periode van vrede en geluk.*

*Met dit vooruitzicht wensen wij aan al onze lezers een*

ZALIG KERSTFEEST

en

'n GELUKKIG NIEUWJAAR.



« Wij verheugen ons met U over de prachtige resultaten die door de ploeg van de Beweging van Hamme - St-Niklaas werden bereikt.

Wij zijn ons bewust van al het leed en verdriet dat gedurende deze 1.000 dagen aan U en uw geliefde families werd bespaard.

Aan allen wensen we van harte geluk en tellen op volharding in de strijd tegen de ongevallen. »

R. HOENS,  
Directeur-Generaal.

## Het feest der 1.000 dagen...

Na het eindigen van hun dagtaak, op 16 oktober 1956, zullen de agenten van de Beweging van Hamme en Sint-Niklaas, zeker de voldoening gesmaakt hebben van 1.000 dagen te hebben gewerkt zonder één ongeval met werkverlet te hebben opgelopen.

1.000 dagen zonder ongeval voor een ploeg van 80 man stelt ongeveer 500.000 uren werk voor. Waarlijk een prestatie die mocht gevierd worden.

Het is mogelijk dat in het verleden, in een of andere stelplaats reeds duizend of meer dagen gewerkt werd zonder ongeval en dat dit feit onvrijwillig over het hoofd werd gezien. Thans, dank zij de Veiligheidswedstrijd, mocht deze gebeurtenis niet onopgemerkt voorbij gaan.

Sommigen zullen de opmerking maken dat het minder gevaarlijk is achter een controller te staan, beschermd door een krachtige schokbreker, dan wel te moeten werken aan een cirkelzaag of een freesmachine.

Dit is slechts betrekkelijk waar. Want een agent van de Beweging staat toch op een log gevaarte, tram of bus, dat aanzet, remt en terug aanzet,

waarvan hij afstapt om tussen en naast voorbij-snorrende luxe- en vrachtwagens seinen te bedienen en manoeuvres uit te voeren, waarmee hij uiterst voorzichtig moet te werk gaan wil hij geen lichte of zware botsingen met andere trams of voertuigen veroorzaken, kortom hij is iemand die verantwoordelijk is voor mensenlevens en voor het behoud van kostbaar materieel.

Iedere week overigens stellen wij vast dat agenten van de Beweging het slachtoffer werden van arbeidsongevallen : verstuikte voet, gekwetste knie, hand geplet tussen twee schokbrekers, enz...

Het is dus moeilijk een juiste schaal op te stellen die de graad van gevaar zou weergeven volgens het beroep. En dat is ook van minder belang. Iedere agent en iedere ploeg, zonder onderscheid van bediening, die er toekomt het aantal ongevallen te verminderen, verdient achting en gelukwensen. Dat is hoofdzaak.

Zo komt het dat nu de eensgezindheid kon gevierd worden van arbeiders, die sinds 1.000 dagen, bijna drie jaar dus, hun dag begonnen met het voornemen : « de arbeidsongevallen kunnen vermeden worden, bijgevolg nemen wij geen risico's ».

## Te Hamme...

Op 17 november werd de prestatie te Hamme gevierd. Al de agenten van de ploeg en hun familieleden woonden er een feest bij dat stond onder het teken van de Veiligheid.

De feestzaal was goed gevuld met agenten, waarvan het merendeel vergezeld waren van hun echtgenote en kinderen. Vooraan hadden de personaliteiten plaats genomen, waaronder wij noteerden : de heer R. Declercq, Inspecteur-Generaal, de heer Cosyns, Hoofdingenieur-Groepshoofd van Oost-Vlaanderen, en de heer Vanden Dries, burgemeester van Hamme.

Het officiële gedeelte van de avond werd ingezet met een toespraak van de heer Inspecteur-

Generaal, die de belangrijkheid van deze dag onderstreepte, want het is voor de eerste maal dat een ploeg de 1.000 dagen bereikt. Hij voegde er tevens aan toe dat men niet mag spreken van « geluk » wanneer een ploeg van 80 trammannen er in slaagt bijna drie jaar te werken zonder ongeval met werkverlet.

Na deze toespraak was het de beurt aan de heer De Smet E., Diensthofhd voor Veiligheid van Oost-Vlaanderen. Hij sprak zijn waardering uit voor het bekomen resultaat en gaf een korte uiteenzetting van het programma van deze avond, wat op een levendig applaus werd onthaald.

Vervolgens ging het doek op voor een sketch,

gespeeld door leden van de vriendenkring van het personeel te Hamme, met als titel : «De 10.000<sup>ste</sup> dag... », ondervestaan : zonder ongeval.

Met één slag werden wij verplaatst in 1980. Een jongen komt van de school, waar de lessen gegeven worden door middel van de televisie. Hij heeft een opstel te maken met als onderwerp : « Het vervoer in het verleden. » De jongen is, — moet het gezegd ? — zoon en kleinzoon van een agent van de N.M. V.B. Wanneer Pépé, die in een zetel ligt te slapen, wakker wordt, vraagt de kleine wat de Buurtspoorwegen waren vóór de periode dat in Europa de autobussen met atoomkracht voortgedreven werden. Wij kunnen hier niet verder de bijzonderheden van het stuk weergeven, maar het weze gezegd dat het publiek de voorstelling, en vooral de onverwachte ontknopning van het stuk, ten volle heeft gesmaakt.

Nauwelijks was het doek gevallen of vriendelijke dienststers, allen dochters van agenten, kwamen opdagen met belegde broodjes en geurige koffie. Gedurende lange tijd hoorde men het gezellige geroezemoes van mensen aan tafel, waarbij het gelach en geroep van de kinderen de bovenhand kreeg. Wij beleefden werkelijk de atmosfeer van een familiefeest, wat ook de bedoeling was van de Algemene Inspectie.

Intussen was het donker geworden en kon het derde deel van de avond worden aangevat. Door de Algemene Dienst voor Veiligheid werden filmen van zeer verscheiden aard afgerold.

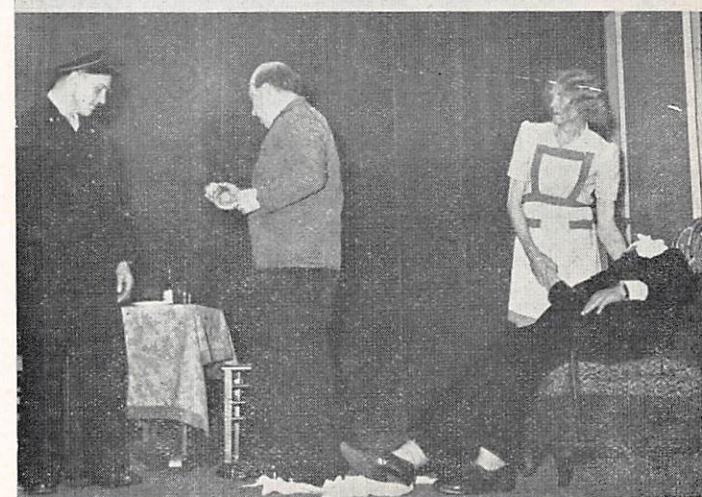
Vervolgens nam de heer Cosyns, Groepshoofd, het woord. « Ik ben zeer gelukkig », zegde hij, « samen met u dit merkwaardig feit te kunnen vieren. Hetgeen mij nog meer verheugt, is dat de ploeg van Hamme - St-Niklaas deel uitmaakt van de vroegere Groep der Beide Vlaanderen, die vier jaar te reke de nationale veiligheidstropée heeft gewonnen.

» Indien wij een verklaring willen geven voor dit werkelijk uitzonderlijk gebeuren, dan mag men wel zeggen dat het een overwinning is op het arbeidsongeval, daar men hier, zoals de heer Inspecteur-Generaal het zegt, niet mag spreken van geluk. De elektrische lijn Hamme - Antwerpen met een lengte van ruim 30 km is zeer lastig : de sporen liggen merendeels in het wegdek en worden op vele plaatsen gekruist door belangrijke verkeerswegen. Anderzijds zijn de autobuschauffeurs van Sint-Niklaas bijna alle jonge elementen of agenten, die niet gewoon waren dienst te doen op stadsdiensten. Nogmaals mijn gelukwensen voor de geleverde inspanning.

» Ik bedank de heer Directeur-Generaal, die onmiddellijk zijn akkoord heeft gegeven, opdat dit eerste record op een waardige wijze zou gevierd worden. Ik dank de leden van de vriendenkring,

#### BIJ DE FOTO'S :

1. Aandachtig worden de woorden van de heer Inspecteur-Generaal R. Declercq beluisterd.
2. De h. Cosyns, Groepshoofd, feliciteert de plaatselijke afgevaardigde voor Veiligheid, de h. Ruys.
3. Smakelijk eten !
4. De 10.000ste dag... !



die slechts enkele dagen hadden voor het aanleren van de sketch, door de heer De Smet geschreven in een tweetal dagen tijds.

» En nu », voegde de heer Cosyns er aan toe, nodig ik de agenten van de winnende ploeg uit de blijvende herinnering te komen afhalen, die wordt aangeboden door de Algemene Dienst voor Veiligheid ».

Een voor een boden de winnaars zich aan om een mooie brieventas in ontvangst te nemen. Het officiële deel van het feest was hiermede ten einde, doch alvorens afscheid te nemen, houdt de heer burgemeester ervan enkele woorden te richten tot zijn onderhorigen om zijn vreugde uit te drukken

over de avond, die hij samen met de trammannen van Hamme heeft kunnen doorbrengen.

De stemming in de zaal was uitstekend en dat was alles wat de heer Ruys en zijn helpers van de vriendenkring nodig hadden om op dreef te blijven. Alleen om Ruys in actie te zien zou men de verplaatsing doen naar Hamme. Een zeer geslaagd nummer was een pantomime met vier personen. Spijtig dat deze kunstuiting meer en meer verdwijnt. Talrijke solisten, evenals een vocaal quintet, kwamen nog voor het voetlicht en de schlager van Johnny Steggerda « Tingeling, tingeling, rijk maar... » werd door gans de zaal in koor meegezongen.

En reeds spreekt men te Hamme van de 2.000 dagen zonder ongeval met werkverlet...

## ...en te Sint-Niklaas

Acht dagen na de huldiging te Hamme had, op 24 november, een gelijkaardige plechtigheid plaats te Sint-Niklaas.

De agenten van Hamme, die de vorige week helet waren wegens dienst, hadden samen met vrouw en kinderen de verplaatsing gemaakt om met hun collega's uit de hoofdplaats van het Land van Waas, de viering bij te wonen. Deze maal was het de heer Cosyns, die de aanwezigen, waaronder de heer De Vidts R., burgemeester van Sint-Niklaas, en de heer Borgerhoff, Hoofdinspecteur en Adjunct van het Algemeen Diensthoofd voor Veiligheid, welkom heette.

De heer Borgerhoff nam eerst het woord en wenste in gepaste termen, de ploeg geluk, die tot nog toe de enige is met « 1.000 dagen zonder werkongeval ». Beter dan wie ook kon hij een beeld ophangen van de verwezenlijkingen, die sinds 1946, door de Algemene Dienst voor Veiligheid van de N.M.V.B. werden tot stand gebracht.

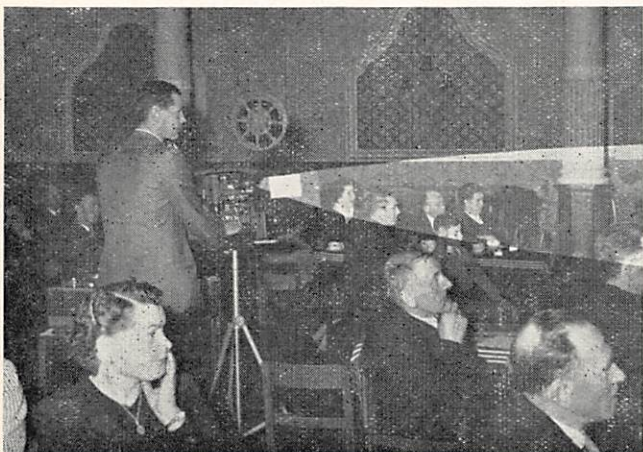
Hij nam dan ook deze enige gelegenheid te baat om de invloed van de vrouw en van het gezinsleven op gebied van veiligheid in het licht te stellen.



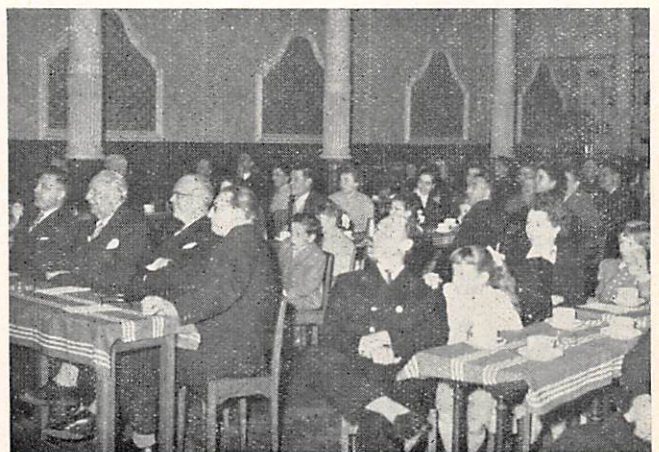
De heer Cosyns, Groepshoofd, tijdens zijn toespraak.

De heer Burgemeester bracht op zijn beurt hulde aan de winnende ploeg alsook aan de Nationale Maatschappij voor haar Veiligheidsactie.

Het programma ontrolde zich met hetzelfde ritme en in dezelfde geest als te Hamme. We gaan



De h. Follon, technisch ingenieur, aan het filmapparaat.



De zaal volgt, aandachtig genietend, de sketch. Vooraan links, de eretafel.

er dan ook niet verder op in. Enkel weze gezegd, dat menige passage uit de sketch op een algemeen gelach werd onthaald, dat zowel groot als klein zich te goed deden aan spijs en drank en dat de filmen door allen met aandacht werden gevolgd.

Alvorens over te gaan tot de uitreiking van de geschenken, bracht de heer Cosyns de wapenfeiten van de Groep van de Beide Vlaanderen in herinnering. Omringd door de verscheidene trofee's, door

voornoemde Groep gewonnen, richtte hij zich in treffende bewoordingen tot zijn agenten.

Evenals te Hamme waren de leden van de Vriendenkring van de partij, tot vreugde van alle aanwezigen.

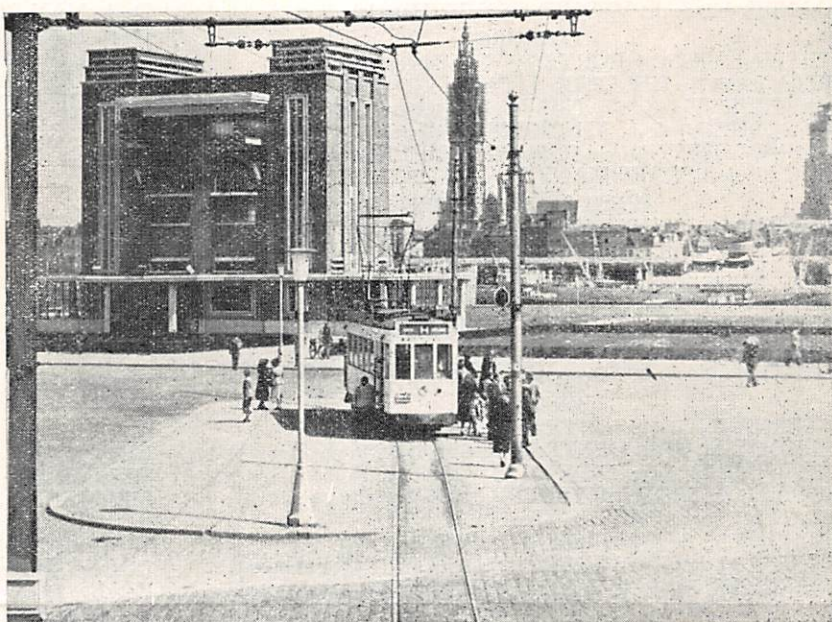
Alzo eindigde dit familiaal feest in een sfeer van samenhang met als inzet de geest van veiligheid, die een tweede natuur zou moeten worden voor alle agenten van de N.M.V.B.

(De foto's werden genomen door de h. E. Roels.)

## Op het Vlaamse Hoofd

Nevenstaande foto werd genomen op de linker Scheldeoever aan het eindpunt van de elektrische lijn Hamme - Antwerpen. Links, het toeganggebouw tot de voetgangerstunnel onder de Schelde, die een lengte heeft van 470 m. In het midden verheft zich de silhouet van de kathedraal, omgeven door stellingen, en rechts de « Boerentoren », de hoogste wolkenkrabber van ons land, die reeds dagteekent van 1931. Op de Schelde bemerkt men een zeeschip.

Indien de voetgangerstunnel nog volstaat voor de dagelijkse doortocht van duizenden werklieden, dan is dit niet het geval voor de voertuigentunnel, die enkele honderden meter verder gelegen is en uitmondt op de Italiëlei, niet ver van de burelen van onze gewestelijke Directie van Antwerpen. Het wegverkeer is zodanig toegenomen dat de huidige capaciteit van de tunnel niet meer beantwoordt aan de eisen van het verkeer. Dagelijks maken ongeveer 20.000 voertuigen gebruik van de tunnel, dan wanneer in de tijd van de St-Annekensboot, die de veerdienst verzekerde tussen Antwerpen en het Vlaams-Hoofd, het dage-



lijks gemiddelde slechts 200 voertuigen van die vele wegproblemen die een oplossing dragen.

## Spoed-interview met de heer Ruys

De werkzaamheden van de heer Ruys August hebben minstens vier aspecten. Wij gaan u dat even uitleggen. Het eerste is dit van de ontvanger die met zijn 15 jaren dienst, geen onbekende meer is voor de abonneuten van de lijn Hamme - Antwerpen. Het tweede is dit van de syndicale afgevaardigde, die opkomt voor zijn collega's. Het derde is dit van de afgevaardigde voor veiligheid, taak die hij met veel toewijding uitoefent, en het vierde is dit van animator van de Vriendenkring.

Wij richten ons tot de afgevaardigde van de Veiligheid.

— Mr. Ruys, wij veronderstellen dat gedurende het eerste jaar uw ploeg geen uitzonderlijke belangstelling aan de dag legde voor het klassement in de wedstrijd?

— Neen, wij werkten met de gewone voorzichtigheid, doch op zeker ogenblik trok de stand van onze « motorrijder » onze aandacht en keken wij dubbel goed uit de ogen...

— Met het gevolg dat ge nu reeds geruime tijd aan de leiding staat. En hoe is het gesteld op de

lijn Hamme - Antwerpen? Zijn de trams nog steeds zo druk bezet?

— 'k Zou 't geloven, wij tellen zo maar even 1.300 weekabonneuten.

— Een groot deel van uw klanten zijn zeker wel dokwerkers?

— Ja, en er zijn ook veel werklieden van de scheepstimmerwerven van Hoboken. Deze stappen te Kruike af en steken daar de Schelde over met een veerboot.

— De havenarbeiders moeten vroeg op het werk zijn...

— Ook vertrekt de eerste tram om 4 uur 's morgens. Het traject wordt afgelegd in 1 uur 10' en elk vertrek heeft één of twee aanhangwagens.

— En wat denkt u van de omscholing van het personeel tot autobusbestuurders te Sint-Niklaas?

— Zij verdienen alle lof: de smalle straten, het druk verkeer, en het gebrek aan ondervinding vormden geen hinderpaal voor het behoorlijk uitvoeren van hun werk.

— In elk geval, mijnheer Ruys, van harte geluk gewenst voor het behaalde record in de Veiligheidswedstrijd en voor het geslaagde feest van deze avond.

# PERSONALIA

## GEBOORTEN

### ANTWERPEN

PATRICK bij de h. AERTS T. (Brasschaat).  
 PAUL bij de h. VAN STAEY W. (Brasschaat).  
 EDDY bij de h. BLOCK E. (Oud-Turnhout).  
 JAN bij de h. ENGELEN A. (Schoten).  
 HILDEGARDE bij de h. MATTHEEUSEN L. (Merksem).  
 JOZEF bij de h. AKKERMANS R. (Brasschaat).  
 HERMIN bij de h. NEYS A. (Wijnegem).  
 MARLEEN bij de h. LUYTEN A. (Merksem).  
 SONIA bij de h. ADRIAENSEN L. (Lillo).  
 LUC bij de h. GEUDENS F. (Turnhout).  
 DANIEL bij de h. VERHEYDEN J. (Herselt).

### LIMBURG

PETER bij de h. GEURTS P. (Molnbeersel).  
 RITA bij de h. HELLINGS J. (Bree).  
 GENEVIEVE bij de h. NIJS M. (Kortessem).  
 MONIQUE bij de h. JONCKERS P. (Bree).  
 MARIE-LOUISE bij de h. VANHEUSDEN A. (Gellik).  
 LUC bij de h. DRIESMANS R. (Herk-de-Stad).

### WEST-VLAANDEREN

RANY bij de h. WILDEMEERSCH H. (Assebroek).

### OOST-VLAANDEREN

GERRIT bij de h. VAN BUYNDER F. (Bazel).  
 EDDY bij de h. BONNY J. (Wetteren).  
 LUC bij de h. DE WILDE J. (St-Niklaas).  
 SABINE bij de h. DE MEESTER F. (Heusden).  
 BERTINE bij de h. DE BACKER G. (St-Lievens-Houtem).

### BRABANT

STEPHAAN bij de h. TOLLEBEKE A. (Anderlecht).  
 FREDDY bij de h. DEMOYTER A. (St-Kwintens-Lennik).  
 ROSETTE bij de h. DEWINDE J. (Hamme-Brabant).  
 RITA bij de h. DE MUYLDER G. (St-Martens-Lennik).  
 JEAN bij de h. RAES F. (Asse).  
 ALFONS bij de h. DUBOIS J.-B. (Asse).  
 WILLY bij de h. VAN DER HEYDEN A. (St-Kw.-Lennik).  
 MARLENE bij de h. VAN DE VELDE M. (St-Martens-Lennik).  
 LUTGARD bij de h. RAVEYTS J. (St-Kwintens-Lennik).  
 JEANNINE bij de h. VAN VLAANDEREN G. (St-Gilles).  
 DANIELLA bij de h. VAN VLAANDEREN A. (St-Kw.-Lennik).

JEAN bij de h. LECLERCQ L. (Nijvel).  
 RITA bij de h. VANBELLE P. (St-Kwintens-Lennik).  
 RONALD bij de h. LENSECLAES M. (Overijse).  
 DIDIER bij de h. VAN BRUSSEL A. (Heusden).  
 CHRISTIANE bij de h. STRAETMANS M. (Meerbeke).  
 FREDDY bij de h. SEGERS J. (St-Kwintens-Lennik).  
 NICOLE bij de h. D'HAESE J. (Erpe).  
 JEAN bij de h. JACOBS F. (Anderlecht).  
 GEORGES bij de h. LAUREYNS J. (Overijse).  
 ROBERT bij de h. RAVYST V. (Scheepdaal).  
 JEAN bij de h. SIRAULT L. (St-Gilles).  
 MONIQUE bij de h. VERMOESEN J.-B. (Essene).

## HUIWELIJKEN

### ANTWERPEN

De h. BARTHOLOMEEUSEN E. met Mej. ARNOUITS Ph.

### LIMBURG

De h. STALMANS F. met Mej. WILLEKENS M.  
 De h. GEUNS P. met Mej. LOSTAK H.  
 De h. VERHAEG J. met Mej. KLINGELEERS G.

### OOST-VLAANDEREN

De h. WINDEY R. met Mej. MOENS S.

### BRABANT

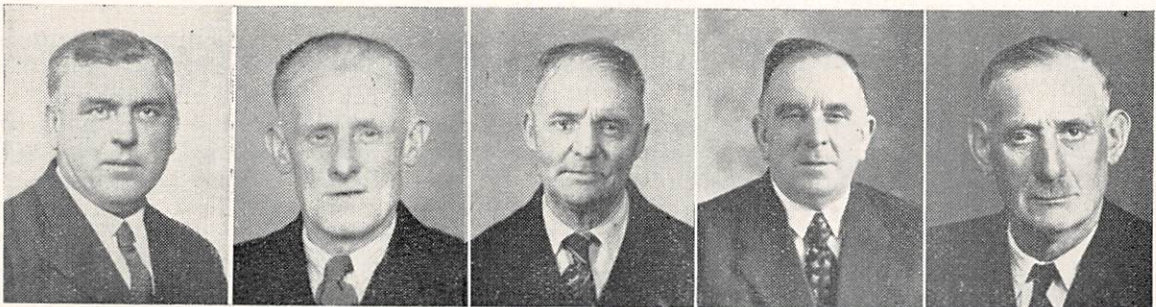
De h. VAN ROY F. met Mej. PIERLOT G.  
 De h. HARNIE F. met Mej. MOSTINCX N.  
 De h. CLAESSENS E. met Mej. SCHOLLAERT C.  
 De h. DE MAN H. met Mej. RICOU P.  
 De h. DE GIETER F. met Mej. MUSCH S.



## Lijst der Oprustgestelde Agenten in de Groepen

Maanden oktober en november 1956	Dienst-jaren	Groep
ANDRIES L., stoker . . . . .	42	Antwerpen
HEYDENS K., geschoolde werkm. 1e kl. . . . .	42	»
WUYTS Fl., ontvanger . . . . .	41	»
BIERMANS J., keurwerkman . . . . .	39	»
DE MEY A., baanwerker . . . . .	36	»
VROEMANS E., geleider . . . . .	34	»
COENE H., geleider . . . . .	31	»
CLAES Fl., geleider . . . . .	26	»
VANDELEENE A., gesch. werkm. . . . .	45	West-Vl.
OBRENO A., ploegbaas . . . . .	44	»
VANDEPITTE I., geleider . . . . .	42	»
VANDEVELDE A., geleider . . . . .	39	»
RIGUELLE M., brigadier . . . . .	45	Namen-Lux.
COHY E., ploegbaas . . . . .	43	»
FILLEE A., geleider . . . . .	23	»
GILLARD A., stationoverste 2e kl. . . . .	44	Brabant
KESTEMONT S., geleider . . . . .	42	»
VERCAMMEN G., hoofdontvanger . . . . .	37	»
EVRENONT A., ploegbaas . . . . .	33	»
ROOZELEER P., geleider . . . . .	32	»
BINARD A., ontvanger . . . . .	30	»
DESALLE R., meestergast 1e kl. . . . .	39	Henegouwen
COURTEVILLE E., brigadier . . . . .	36	»
WASTIAUX U., geleider . . . . .	34	»
LEPAGE M., remmer . . . . .	22	»

## DE MOOIE LOOPBANEN



Mertens B.,  
 machinist  
 41 j. dienst  
 ANTWERPEN

Andries L.,  
 stoker  
 42 j. dienst  
 ANTWERPEN

Kelchtermans M.  
 stoker  
 41 j. dienst  
 LIMBURG

Paternoster J.  
 controleur  
 44 j. dienst  
 BRABANT

Van Calster F.  
 machinist  
 43 j. dienst  
 ANTWERPEN

# 11 NOVEMBER

## HERDENKINGSDAG

Naar jaarlijkse gewoonte hadden op 11 november de vaandeldragers van de Nationale Vriendenkring van Weerstanders en Oudstrijders en van « L'Espoir Vicinal » post gevat naast het memoriaal in de hal van het Hoofdbestuur.

Te 10,30 u. legde de heer Directeur-Generaal een prachtige krans neer in naam van de N.M.V.B. Na enkele ogenblikken ingetogenheid was het de beurt aan de heer Cuvelier, Directeur van de Groep Brabant, om een bloemenstuk neer te leggen aangeboden door het personeel van de werkhuisen van Kuregem.

Nadien werden achtereenvolgens bloemen neergelegd door de heer Vander Bruggen, namens de Nationale Kring van Weerstanders; de heer Van Cam, namens « L'Espoir Vicinal »; de heer Derycke, namens het personeel van de Eloystraat, en de heren Dierinckx en Vanden Eede, namens de kring « Entre Nous » van het Hoofdbestuur.

Zoals ieder jaar had ook mevrouw de weduwe Bernard ervan gehouden de plechtigheid bij te wonen, evenals de ouders van Marcel Vausort.

Rond de middag werd door een afvaardiging van het personeel van Henegouwen een krans neergelegd in naam van J. Tollenaer, nationaal hoofd van de G.R.B.

De nagedachtenis van onze collega's, gestorven wegens oorlogsomstandigheden, werd op een waardige wijze herdacht door de afvaardigden van het personeel.

## Te Brugge

### UITREIKING VAN ERETEKENS

Op zondag 4 november had in de feestzaal van het Strijdershuis de eenvoudige doch hartelijke plechtigheid plaats van het uitreiken van eretekens aan verdienstelijke personeelsleden.

Een groot aantal agenten, merendeels vergezeld van hun dame, waren samen gekomen en werden welkom geheten door de heer Storms, Hoofdingenieur-Groepshoofd van West-Vlaanderen, die omringd was van Mevrouw Froyman, maatschappelijke assistente, en de heren Van Soye en Windels.

In zijn toespraak bracht de heer Storms hulde aan de gedecoreerden voor de bijzondere wijze waarop zij hun plicht hebben volbracht. Vervolgens spelde hij hen het ereteken op de borst.

Vermelden wij de bijzondere loopbaan van de heer Geerts Henri, die gedurende meer dan 50 jaar in dienst stond van de Maatschappij. Onze hartelijke gelukwensen.

**Gouden Medaille van de Orde van Leopold II — 50 jaar dienst.**

Geerts Henri.

**Burgerlijk Kruis 2e klas  
35 jaar dienst.**

Barbery Kamiel, Ryckoort Georges, Alliet Emiel (overleden), Catry Gerard, Provoost Hector, Verrue Georges.

**Burgerlijke Medaille 1e klas  
35 jaar dienst.**

Baes Maurice, Blanckaert Achiel, Catry Albert, Catry Antoine, Commeine Honoré, Decloedt Maurice, De Cock Remi, De Conynck Kamiel, Deduytsche Leon, Duron Georges, Dutellie Gerard, Huyghe Maurice, Merlevede Désiré, Van Damme Emiel, Van de Kerkhove Julien, Van Gaever Adolf.

**Ere-Diploma der N.M.V.B.  
35 jaar dienst.**

Durnez Constant.

**Burgerlijke Medaille 1e klas  
25 jaar dienst.**

De Schoenmaeker Odiel, Lenoir Arthur, Van Damme Jules.

**Burgerlijke Medaille 2e klas  
25 jaar dienst.**

Ackou Albert, Bearelle Georges, Dehaen Alfons, Deprez Omer, Goderis Jerom, Ketels Jozef, Landuyt Richard, Moerman Odiel, Nottebaere Jerom, Ongenae Georges, Parmentier Victor, Roelands René, Stroobant Julien, Strubbe Julien, Struyve Kamiel, Tack Jules, Tiege Hilbert, Van Overberghe Robert (overleden), Van Wonterghem Jean-Baptiste, Vlaeminck Lucien, Verduytsche Guillaume.

stigheid, eigen aan de agenten van de N.M.V.B., heeft geschaad.

O.: Als ik mij goed herinner kunnen de stukken van 5 en 10 centiem die sinds 15 januari 1956 niet meer gangbaar zijn, tot 31 december uitgewisseld worden op de postkantoren en op de Nationale Bank en zijn ze waardeloos van 1 januari 1957 af.

Sp.: Inderdaad. Het bericht is verschenen in alle dagbladen, ge kunt er zelfs tot deze datum uw belastingen mee betalen. En nu tot ziens, ik heb nog werk op een andere lijn.

Een  
wedervaren  
van



## Controleur SPEURNEUS

ONTVANGER: Hewel controleur, niet goed geluimd?

SPEURNEUS: Nee, en daar is wel reden toe. Er werden mij twee gevallen van reizigers signaleerd, die een reclamatie hebben gestuurd naar Brussel. De eerste betreft het vervoer van kinderrijtuigen op de elektrische lijnen. Welnu, op het einde van augustus heeft het Hoofdbestuur nog herinnerd dat: « het vervoer van kinderrijtuigen op de spoorlijnen, buiten de spitsuren, kan toegelaten worden op voorwaarde dat ze plooibaar of dat zij gemakkelijk op het platform, zonder hinder voor de reizigers, kunnen geplaatst worden ».

O.: Dat is dus een kwestie van gezond oordeel; de ontvanger kent de spitsuren en weet wanneer het druk is.

Sp.: Ik denk dat de N.M.V.B., door bemiddeling van de ontvanger, een speciale taak te vervullen heeft door het vervoer van kleine kinderen te verzekeren; derhalve moet de ontvanger, zo mogelijk, de ouders helpen bij het laden van kinderwagens.

O.: Als hij ten minste niet geblokkeerd wordt door de reizigers.

Sp.: In onze nieuwe rijtuigen waar de ontvanger een vaste plaats heeft kan dat gebeuren, maar in de andere gevallen moet hij dit werk beschouwen als een « service », zoals deze aangeboden aan de pompstations: het reinigen van de voorruit en van de achteruitkijkspiegel zijn ook ongevraagde diensten.

O.: Dit zal nu wel veranderd zijn met de benzineschaarste. Maar ik veronderstel dat de « pompmannen » een speciale opleiding in die zin hebben ontvangen.

Sp.: Het tweede geval is nog flagranter. Ik denk niet dat er op gans het net nog één ontvanger te vinden is die hetzelfde zou doen.

O.: Wat is er dan gebeurd?

Sp.: In een paar woorden. Een kind, dat langs een van onze lijnen woont en dus gemakkelijk te bereiken is, geeft enkele vervallen geldstukken ter betaling. Daar het niet voldoende geld heeft om de reiskaart volledig te betalen, doet de ontvanger het, en dan nog wel 's avonds, verscheidene halten vóór zijn woonplaats afstappen...

O.: Ik geef toe dat deze collega weinig menslievend is opgetreden. Er bestaan immers middelen om zo'n zaak te regelen.

Sp.: Voor een controleur is dat zeer onaangenaam. Dat is nu een ontvanger, die het reglement naar de letter en onverbiddelijk heeft toegepast en... nochtans is zijn optreden nadelig voor de Maatschappij, daar zijn houding de reputatie van voorkomendheid en gediend-

## Vriendenkring van het Personeel "Vreugde na Arbeid,"

Het kan niet meer geloofend worden dat de vriendenkring « Vreugde na Arbeid » van het personeel der N.M.V.B., sinds de oprichting, nu bijna drie jaar geleden, werkelijk bewezen heeft ten volle aan zijn taak te beantwoorden.

Zo werd op donderdag 27 september jl. een geleid avondbezoek gebracht aan de tentoonstelling « Vlaamse Kunst in Brits bezit » in het Groeninge-Museum te Brugge. Benevens de meesterwerken van de tentoonstelling, werden tevens de speciaal belichte panelen der Vlaamse Primitieven, uit eigen verzameling van het Groeninge-Museum, bezichtigd. De 45 aanwezigen konden dan ook gedurende twee uren ten volle genieten van al hetgeen deze uitzonderlijke tentoonstelling te bieden had.

Een waarlijk cultureel vereffend bezoek dat gewis nog door andere van dien aard zal worden gevolgd.

\*\*

Op zaterdag 20 oktober waren een zestigtal leden van de Vriendenkring, vergezeld van hun huisgenoten, verenigd te Koekelare, om er hulde te brengen aan



Philemon Viaene, autobusbestuurder, die na ruim 35 jaren dienst, de Maatschappij verlaat, om van een welverdiende rust te genieten.

In naam, én van de aanwezigen, én van de velen die door dienstredenen weerhouden waren aanwezig te zijn, bracht Voorzitter Henri Schoonoooghe in passende bewoordingen de gevoelens van sympathie aan de gevierde over. Gewis, Philemon verlaat de aktieve dienst, doch dit afscheid betekent geen vaarwel. Integendeel, als trouw lid van de Vriendenkring zal er gelegenheid te over zijn, om in voeling te blijven met de gewezen werkmakkers. Mogen hem en zijn gade nog veel jaren, in volle gezondheid geschonken worden.

Nadat de gehuldigde een mooi geschenk, bestaande uit een glazen kristallen servies van 48 stuks, in ontvangst had genomen, en zijn vrouw met bloemen was bedacht, werd deze avond, afgewisseld met liederen, orkest, dans en sketchen, in de beste stemming doorgebracht. Hilaire Schockaert, Pierre Millecam, G. De Lille, Fr. De Meester en C. Vandewalle zorgden voor de luimige noot.

Na een dankwoord van de gevierde, keerde eenieder vergenoegd huiswaarts.

## SINT-ELOOIVIERING in de werkhuisen van Kuregem

Dit jaar heeft een afgevaardigde van « Onze Buurtspoorwegen » in de werkhuisen van Kuregem het feestmaal bijgewoond, dat reeds als traditioneel kan bestempeld worden. In de voormiddag was iedere ploeg druk bezig met het versieren van het beeld van hun patroonheilige en het in orde brengen van hun « stand ».

Om 11 u. 30 begon de heer Cuvelier, Directeur, samen met de heren ingenieurs en diensthoofden, hun rondgang. Zij werden vooraf gegaan door een muziekkorps, dat hen vergezelde naar de

elf « kappellekens ».

Deze ceremonie duurde méér dan een uur. Bij ieder oponthoud werd een muziekstukje ten gehore gebracht waarna het gebruikelijk glas Bols, Chassart, likeur of wijn werd aangeboden. Nadien begaf de heer Directeur en zijn gevolg zich naar de grote eetzaal.

Dit jaar hadden meer dan 180 agenten de spaaractie gevolgd, hetgeen hen nu de gelegenheid gaf aan te zitten aan een uitstekend diner, opgediend door bijdehandse diensters. Tussen de gerechten gaf het plaatselijk orkest enkele

## De voetbalploeg

## « L'Espoir Vicinal », aan de leiding van de eerste afdeling (UBRASCO)

Bij het vernemen van de 4-0 overwinning van de voetbalploeg van Kuregem op hun ambtsgenoten van de Brusselse Tramwegen, hebben wij besloten een namiddag door te brengen op het terrein van « L'Espoir Vicinal » te Anderlecht.

Reeds meermalen spraken wij in ons blad over deze ploeg, die gesticht werd in 1923 door de huidige secretaris, de heer Manhuelles. De eerste vereniging bleef bestaan tot in 1928; na de oorlog werd een nieuw comité gevormd en een ploeg samengesteld, die deel nam aan de wedstrijden in de tweede afdeling van UBASCO. In 1948 verscheen in « Onze Buurtspoorwegen » een foto van de kleedkamers, gebouwd met twee oude rijtuigen en in 1950 brachten wij een relaas van de vlaginwijding.

Sindsdien is de ploeg overgegaan naar de eerste afdeling. Verleden jaar was zij 6e gerangschikt, wat zeer eervol is, en dit jaar, op het einde van november, stond zij aan het hoofd van het klassement met drie punten voorsprong.

Op zaterdag 24 november ontving « L'Espoir Vicinal » een ploeg van de drukkerij Puvrez, samengesteld uit elementen die veel jonger waren dan de onze. Tijdens de eerste helft waren onze spelers misschien minder vlug, maar hun beslistheid, hun spellust en hun aanvallen werden met een doelpunt beloond. Na de herneming, bracht Rubais, op een mooie voorzet van Schelck, met een onhoudbaar schot, de stand op 2-0. Tot op het laatste ogenblik bleef onze voorhoede aandringen.

De heer Manhuelles en de heer Rombouts toonden ons de nieuwe kleedkamers, in latwerk, met een cabine voor de scheidsrechter en stortbaden; het geheel is bijna uitsluitend het werk van de heer Van Cam, oprustgestelde werkplaatsoverste.

De heer Manhuelles hield ervan de sportieve en de kameraadschappelijke geest van de leden van de vereniging te beklemtonen.

deuntjes ten beste, en bracht de heer Gaston Van Hoolant een heildronk uit op de geest van samenwerking van het personeel en wenste hij allen een vrolijk Sint-Eloofest. De heer Hausman, diensthoofd, belichtte het eeuwenoude gebruik dat de ijzerbewerkers verenigt en kondigde tevens een verbetering aan van de controller van de rijtuigen type S en N, wat de agenten van Kuregem zal toelaten eens te meer hun bijdrage te leveren voor de uitrusting van onze motorrijtuigen tegen 1958.

Neen, het « Sint-Elooi » is niet dood. Niettegenstaande de steeds verder doorgedreven mechanisering wordt het feest van de goede Heilige, die eens een goed ambachtsman was en tevens een wijs man, nog steeds gevierd in ons land.

## Melreux - La Roche, een onzer oudste lijnen

TER gelegenheid van het zeventig-jarig bestaan van de lijn Melreux-La Roche heeft de heer L. Gustin een artikelenreeks gewijd aan de geschiedenis van deze buurtspoorweglijn, een der oudste van de N.M.V.B. vermits zij in onze registers het nummer 4 draagt. De vergunning werd toegestaan op 27 maart 1886 en de lengte bedraagt 19,320 km.

DE N.M.V.B. gaf de lijn in pacht aan de « Société pour l'Exploitation de tramways dans le Luxembourg belge » en de inwijding had plaats op 9 oktober 1886.

De stoomtram kende van het begin af een onverhoopt succes, daar in 1887 niet minder dan 83.593 reizigers van onze diensten gebruik maakten wat, zoals de heer Gustin het aanhaalt, een gemiddelde van 250 reizigers per dag vertegenwoordigt. Indien men nagaat dat twee jaar vroeger nog be-

roep werd gedaan op de diligence en op de postkoets is dat een zeer merkwaardig getal.

Na een overzicht te hebben gegeven van de eerste jaren van de stoomdiensten, herinnert de schrijver er aan dat tijdens de oorlog 1914-1918 de sporen door de Duitsers werden opgebroken zodat de diensten slechts op 3 juni 1920 konden hernomen worden.

Enkele jaren nadien werd overgegaan tot de exploitatie met spoorauto's. Nadat de A.R. 1 en de A.R. 2 (SAURER), in 1925, in dienst gesteld werden op de lijn Marbehan-Florenville, volgden in 1927, op de lijn Melreux-La Roche, de A.R. 3 en A.R. 4 (zie foto). Vanaf 1930 werden sterkere spoorauto's van verschillende merken in gebruik genomen, die de afstand aflegden in 50 minuten tegen 73 minuten ten tijde van de stoomtram.

In deze periode werd het goederenvervoer echter nog steeds aan de stoomlocomotieven toevertrouwd en tot in 1939 werden, op de zomerweekends, stoommachines gebruikt voor het trekken van de lange konvoien, soms van 10 tot 12 rijtuigen, volgepropt met toeristen.

Tussen de twee oorlogen waren er open aanhangwagens in gebruik, die toelieten ten volle te genieten van de schilderachtige Ourthevallei.

De heer Gustin haalde eveneens aan dat, tijdens de laatste wereldoorlog, het personeel dikwijls voor zware en vermoeiende opdrachten werd geplaatst. De vertraging van de treinen, die de verbinding verzekerden met onze diensten was meermaals oorzaak, vooral in de winter, dat het laatste vertrek van 20 uur slechts rond middernacht te La Roche toekwam, waar reeds enkele uren nadien om 4,15 uur het eerste vertrek plaats had.

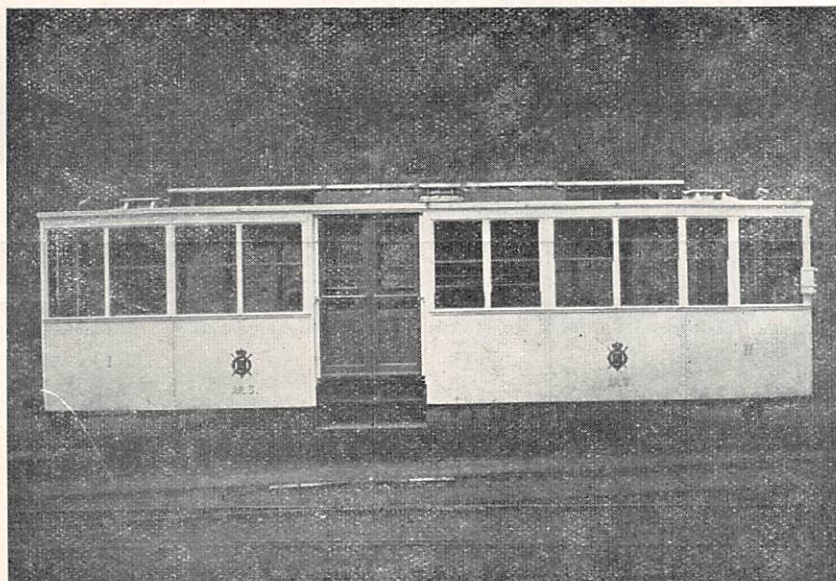
In september 1944 lieten de aftrekende Duitsers de brug van Hotton springen en het duurde tot in 1945 alvorens de sporen gelegd werden op de nieuwe brug. Intussen had het von Rundstedtoffensief plaats : La Roche was slechts een puinhoop en de vallei van de Ourthe bleef gedurende vier en een halve maand zonder verkeersmiddelen. Pas op 18 juli 1946 werden de bruggen van Cielle herbouwd en kon de tram over gans de lijn in gebruik genomen worden. Op het einde van januari 1950 werd de stoomtractie definitief opgegeven.

Op 27 mei 1955 werden bogiespoorauto's, overgebracht van de lijn Tongeren-Maaseik, in dienst gesteld op de lijn en sindsdien verzekeren zij, met een nauwgezette regelmaat, het vervoer tussen Melreux en La Roche, met 7 vaste halten en 11 halten op verzoek.

Deze buurtspoorweglijn, die op bijna gans haar traject de Ourthe volgt, blijft een uitstekend verbindingsmiddel tussen de gemeenten : Melreux, Hotton, Hampteau, Rendeux, Marcourt, Hodister en La Roche, die in de winter in totaal 7.000 inwoners tellen en in het toeristisch seizoen bij de 10.000. Deze lijn heeft het voordeel dwars door de localiteiten te lopen en zich bijna niet van de grote baan te verwijderen.

Ieder jaar komen de toeristen in grote getale naar deze prachtige streek die eerlang een nieuwe attractie rijker zal zijn, nl. de afdamming van de Ourthe te Nisramont.

Wanneer men een blik werpt op de kaart van onze spoorlijnen, bemerkt men dat er bijna niets meer van overblijft in de provincie Luxemburg, en indien een dezer dagen de verbreding van de baan Melreux-La Roche zal beslist worden, kan niemand voorspellen wat er met deze toeristische lijn zal worden. Hier ook zou de autobus het pleit kunnen winnen.



**SPOORAUTO AR.3.**

Deze spoorauto gebouwd in de werkhuizen Franco Belge en voorzien van een motor Schneider van 60 pk, werd in dienst gesteld op de lijn Melreux-La Roche op 22 mei 1927.

### Enkele karakteristieken

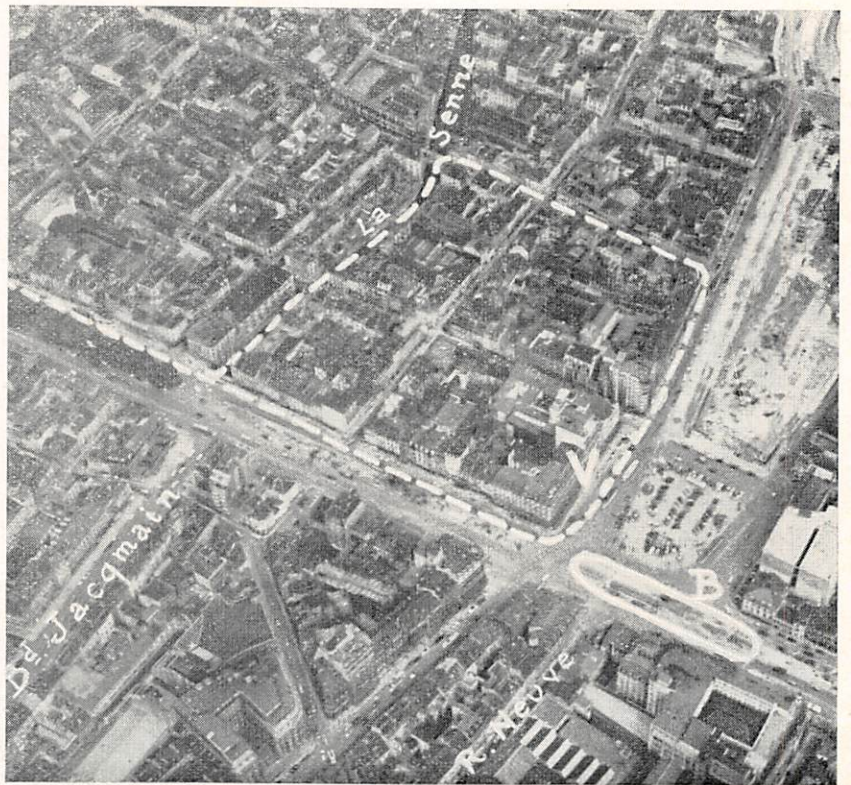
Wieldoormeter . . . . .	860	Aantal plaatsen op het platform :
Wielafstand . . . . .	3,720	staanplaatsen : 17 ) of 23
Lengte van de kas . . . . .	9,250	zitplaatsen : 3 ) staanplaatsen
Breedte van de kas . . . . .	2,400	Totaal aantal plaatsen . . . . .
Totale hoogte van de kas . . . . .	3,364	47
Aantal zitplaatsen (1° kl.) . . . . .	13	Servorem Dewandre.
Aantal zitplaatsen (2° kl.) . . . . .	14	Kettinghandrem, bediend door een horizontaal wiel.
		Remstel met 8 schoenen — Regeling Chaumont.
		Verwarming door uitlaatgassen.
		Electrische verlichting.

# De spoorlus bij het Noordstation te Brussel



Nevenstaande luchtfoto geeft een duidelijk beeld van het toekomstig tracé van de buurtspoorwegen aan het Noordstation, te Brussel.

De stippellijn, links, toont het buurtspoor komende van buiten de stad. Het spoor zwenkt naar links in wat op het eerste zicht een straat schijnt te zijn, maar het nog niet is. Inderdaad het is de Zenne, die opduikt van onder de Em. Jacquainlaan. Deze bevuilde waterloop zal dus moeten overwelfd worden en op

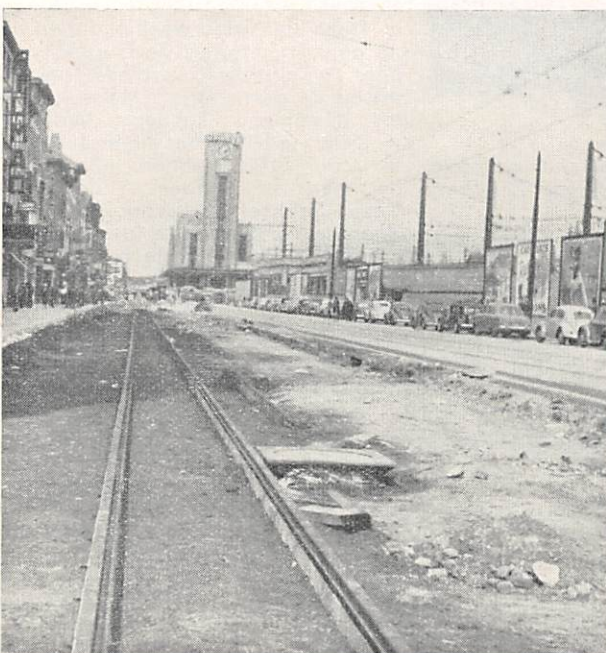


die plaats zal de N.M.V.B. een wijk- en manoeuvrespoor aanleggen.

Aan de Zérézostraat volgt de buurtlijn, rechts, deze straat om uit te komen in de Vooruitgangstraat in de nabijheid van het Noordstation. Het baangedeelte

in de Vooruitgangstraat is reeds voltooid. Vanaf de Kruisvaartenstraat zullen, vóór de hotel-restaurants, een tweede spoor en perrons aangelegd worden.

De letter B. duidt de halte van de Brusselse trams aan.



Hiernaast een zicht op de verbredingswerken van de Vooruitgangstraat, genomen van op de Rogierplaats. Op het voorplan het buurtspoor, dat aangelegd werd tot aan de Zérézostraat. Enkele dagen na het aanleggen van dit spoor werd de straat belegd met sinusvormige plaveien, die een groots uitzicht geven aan de nieuwe verkeersader.

Op de achtergrond bemerkt men de toren van het Noordstation en, rechts, de pijlers van de elektrische bovenleiding van de Noord-Zuid verbinding.

# Vergadering van de Algemene Dienst voor Veiligheid, Hygiëne en Verfraaiing van de Werkplaatsen

- 2 oktober 1956 -

De h. Borgerhoff verontschuldigt de afwezigheid van de Voorzitter, h. Declercq, Inspecteur-Generaal, die op het laatste ogenblik weerhouden werd wegens dringende dienstredenen, en neemt zijn vervanging waar.

Hij verwelkomt de nieuwe leden van de Algemene Dienst, te weten :

Dhr. DE SMET, E., Diensthoofd voor Veiligheid van de Groep Oost-Vlaanderen, in vervanging van de h. Thybaut ;

Dhr. VERHOEYEN, Adjunct van het Diensthoofd voor Veiligheid van de Groep Oost-Vlaanderen ;

Dhr. SLABBINCK, Diensthoofd voor Veiligheid van de Groep West-Vlaanderen, voorheen adjunct voor de Groep der twee Vlaanderen ;

Dhr. GEVAERT, O., Adjunct van het Diensthoofd voor Veiligheid van de Groep West-Vlaanderen ;

Dhr. HULIN, Adjunct van het Diensthoofd voor Veiligheid van het Hoofdbestuur, in vervanging van de h. De Meersman.

Vervolgens gaat men over tot de dagorde.

De h. Borgerhoff herinnert er aan dat de h. Dulieu, Directeur van de Groep Namen-Luxemburg, bij de uitreiking van het verdienstdiploma van de maand maart, de hoop uitgedrukt had dat in een nabije toekomst het jaar zonder ongevallen zou mogen gevierd worden.

Het blijkt thans dat er zich in deze Groep geen enkel ongeval heeft voorgedaan tijdens drie nieuwe achtereenvolgende maanden, te weten juni, juli en augustus.

Vervolgens worden de vergelijkende statistieken onderzocht van de ongevallen.

## Aantal ongevallen - loontrekkenden met werkverlet in dienst.

	2 <sup>de</sup> trim. 1955	2 <sup>de</sup> trim. 1956
Beweging . . . . .	40	32
Wegen en werken . . . . .	27	21
Werkhuizen . . . . .	36	37
Totaal . . . . .	103	90

## Percentage van frequentie.

	2 <sup>de</sup> trim. 1955	2 <sup>de</sup> trim. 1956
Totaal loontrekkenden + weddetrekkenden . . . . .	23,6	19,9

In de helft van dit jaar werd dus een algemene verbetering vastgesteld.

Op het einde van augustus 1956 is de toestand bemoeidigend ; het totaal aantal ongevallen belooft immers 279 tegen 282 op hetzelfde tijdstip van verleden jaar.

## DE ONTLEDING DER ONGEVALLEN AAN DE VOETEN.

### Beweging.

Uit de ontleding blijkt dat op 33 ongevallen, er 23 verstuing of ontwrichting veroorzaakt hebben. Zulks bewijst dat het gebruik van hoge schoenen de beveiliging tegen dit soort ongevallen zou bevorderen.

### Wegen en Werken. — Werkhuizen.

In totaal 58 ongevallen.

Uit de ontleding der verklaringen blijkt dat het slachtoffer veiligheidsschoenen droeg in 10 gevallen en er geen droeg in 14 gevallen.

In 31 gevallen was het niet mogelijk te bepalen of het slachtoffer al dan niet veiligheidsschoenen droeg, daar de verklaring er niets over vermeldde.

Nochtans is het toegelaten te besluiten, volgens het relaas der ongevallen en de lichamelijke gevolgen, dat het gebruik der veiligheidsschoenen deze ongevallen had kunnen vermijden of ten minste de ernst ervan had kunnen verminderen.

## ONGEVALLEN OVERKOMEN AAN WISSELKUISERS.

Al de afgevaardigden worden uitgenodigd na te denken over het vraagstuk der bescherming der wisselkuisers en suggesties te doen.

## OPLEIDING DER HULPVERLENERS.

Wat de opleiding der hulpverleners aangaat, is de h. Petre, e.a. geneesheer, van oordeel dat de theoretische vorming niet voldoende is en zou moeten aangevuld worden door een praktische opleiding.

Tot besluit wordt de h. Petre, e.a. geneesheer, door de Voorzitter uitgenodigd aan de dienst van de Veiligheid een technisch verslag nopens deze praktische opleiding over te maken. De kwestie zal eventueel voorgelegd worden aan de h. Directeur-Generaal die over het te geven gevolg zal oordelen.

Enkele vragen worden nog gesteld, o.m. door de heer Winandy, die er op aandringt dat de uitslagen van de recordwedstrijden zonder onderbreking zouden opgenomen worden in « Onze Buurtspoorwegen ».

## Een wedren in 250 etappen op de arbeidsweg

De ongevallen op de arbeidsweg zijn tweemaal ernstiger dan de arbeidsongevallen zelf.

EDERE ochtend, nagenoeg op hetzelfde uur, verlaten duizenden arbeiders hun woonst om zich naar hun werk te begeven. Elke avond keren dezelfde mannen en vrouwen, na hun dagtaak, weer naar huis.

Men zou uit deze enorme dagelijkse migratie statistieken op-zijn-Amerikaans kunnen halen, die des te indrukwekkender zouden zijn dat ze niets bewijzen.

**DOCH MEN DENKE ER WEL AAN DAT OP DE ARBEIDSWEG DRIEMAAL MEER DODEN VALLEN DAN IN DE FABRIEK.**

Het volstaat dus niet voorzichtig te zijn op de werkplaats. Men moet even voorzichtig, zelfs nog voorzigtiger zijn op de arbeidsweg.

De weggevaren zijn voldoende bekend. Wat derhalve verbazing kan wekken, dat is dat zoveel ongevallen zich kunnen voordoen op een zo kort traject. **Maar in werkelijkheid is dat traject slechts kort in schijn.** Het herhaalt zich tweehonderd vijftig maal per jaar, wat dus een aardig eindje weg uitmaakt in tweehonderd vijftig dagelijkse etappen.

# De Veiligheidswedstrijd

STAND VAN DE PLOEGEN OP 31 OKTOBER 1956

ANTWERPEN is deze maal de meest onkansrijke Groep. Van de 8 ploegen (op de 10), die twee maand geleden op de piste waren, blijven er nog slechts 4 over. Ploeg n° 11 (werkhuis van Merksem) echter, heeft de 500 dagen overschreden.

In OOST-VLAANDEREN leverde ploeg n° 2 (beweging Hamme-Sint-Niklaas) een topprestatie. 1.000 DAGEN ZONDER ONGEVAL. Dit moest gevierd worden. Een verslag hierover vindt U op bladzijde 4. Maar waar blijven de ploegen 1, 3 en 4?

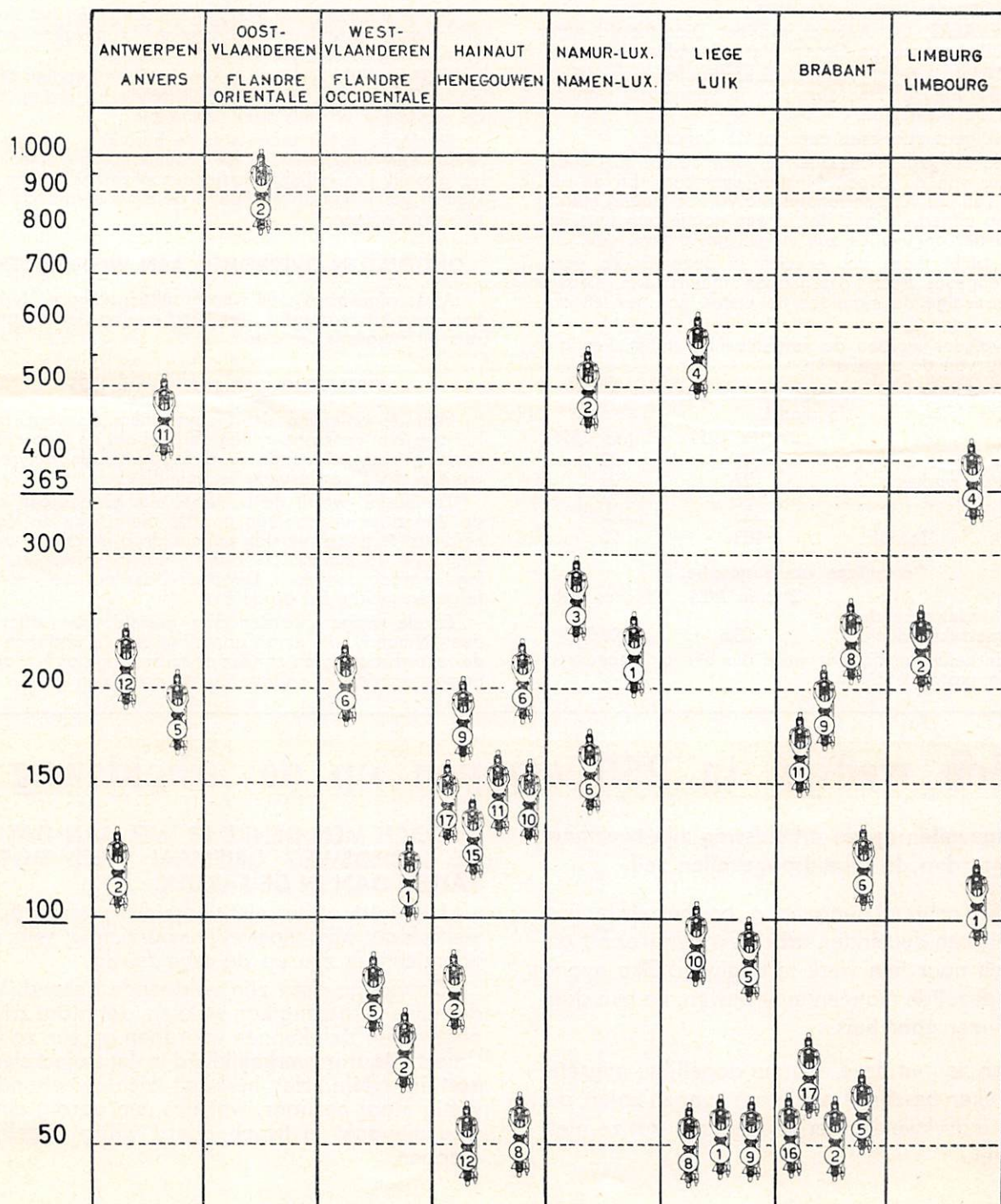
WEST VLAANDEREN komt er stilaan boven op en LIMBURG duikt op bij de ereplaatsen. Wij rekenen op volharding.

HENEGOUWEN heeft zijn benijdenswaardige tweede plaats in de algemene rangschikking moeten afstaan. Twee opgaven zijn te melden tussen de 6 ploegen

van NAMEN-LUXEMBURG. Ploeg 2 (beweging Namen) gaat echter twee plaatsen vooruit in het hoofdpeleton en zit de Luikse favoriet gevaarlijk op de hielen.

Te LUIK wist ploeg n° 4 (Hannuit-Verlaine) tot de tweede plaats in het algemeen klassement door te dringen, maar ploeg n° 2 (Beweging Bitsingen-Tongeren) heeft het tempo niet kunnen volgen. De volharding waarvan zij blijk gaf, had haar echter een mooie plaats bezorgd. Vijf groepen volgen de leider, maar op welke afstand!

Een statu-quo doet zich voor in BRABANT. Er zijn vier ploegen, die de 100 dagen hebben gepasseerd. Dat de andere motorrijders de benzineschaarste echter niet als voorwendsel inroepen om minder goede prestaties te leveren! We zien benieuwd uit welke Brabander de « 365 » zal voorbijrijden.



# Beveiliging



# tegen Brand

## II. BLUSAPPARATEN CO<sub>2</sub> (MET KOOLZUURSNEEUW)

Dit type van apparaat met koolzuursneeuw bestaat in verschillende grootten en vormen (2 kg, 5 kg, 7 kg, 10 kg en zelfs 30 kg).

Het type van 2 kg wordt vooral gebruikt op het rollend materieel.

Het type van 5 kg of 7 kg bevindt zich voornamelijk in de stelplaatsen en de onder-stations.

Het type van 10 kg, geplaatst op wagen, wordt aangewend in de belangrijke stelplaatsen.

Het type van 30 kg wordt vooral gebruikt in de automatische installaties. Het kan ook aangewend worden in alle gevallen, zowel van elektrische aard als andere.



**A. APPARAAT CO<sub>2</sub>,  
TYPE VAN 2 KG**  
(afbeelding hiernevens)

### Werking :

- Eerst de veiligheidsspeld D van de hefboom A wegnemen ;
- Vervolgens het apparaat nemen met het handvat B terwijl de duim op de hefboom A geplaatst wordt ;
- Krachtig op deze hefboom duwen, wat het apparaat zal in werking brengen ; de straal ontsnapt langs de verwijde monding O (door de drukking op de hefboom, zal de looddraad automatisch doorgeknipt worden). Andere vormen van apparaten (afbeelding hiernevens) bestaan o.a. op sommige motorwagens en in sommige stelplaatsen.

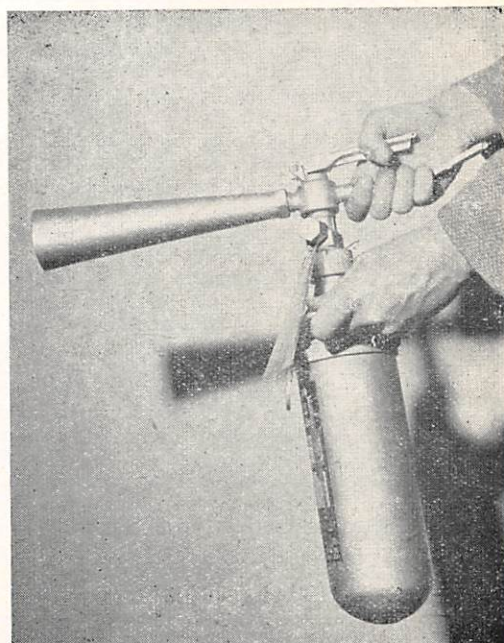
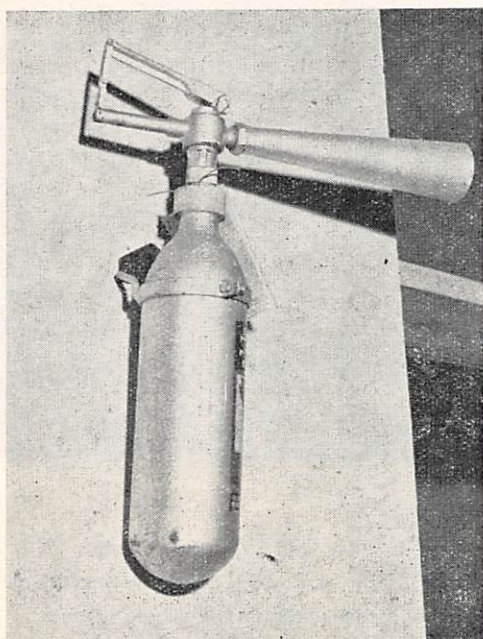


### Werking van de Rodeo :

Het apparaat in de linkerhand nemen en de verwijde monding C richten naar de basis der vlammen. Vervolgens met de rechterhand duwen op de hefboom A nadat eventueel de veiligheidsspeld weggenomen wordt.

### Werking van de Sicli :

- Het handvat van het apparaat met de linkerhand nemen (onzichtbaar op de nevenstaande afbeelding) ;
- Het afsluitingsstuk D terugslaan ;
- De bedieningshefboom A met de rechterhand aanspannen.





## B. APPARATEN CO<sub>2</sub>, TYPE 5 KG OF 7 KG

### Werking :

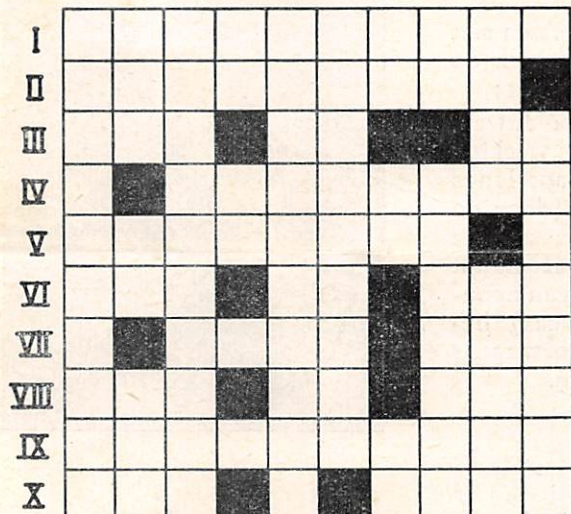
- Het handvat van de verwijde monding E in de linkerhand nemen terwijl de opening naar de basis der vlammen wordt gericht ;
- Het handvat van het apparaat B in de rechterhand nemen en met de duim op de bedieningshefboom A duwen, nadat eventueel de veiligheidsspeld weggenomen wordt. De straal ontsnapt langs de verwijde monding C.

N. B. — De werking van andere types CO<sub>2</sub> gebeurt steeds volgens hetzelfde principe.



## KRUISWOORDRAADSEL

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10



### HORIZONTAAL :

I. Zorgt voor lucht- en oliedichting in de autocilinder. — II. Heeft universitair onderwijs genoten. — III. Persoonlijk voornaamwoord. — Men zegt niet : « de tram vertrekt OM 8 u », maar wel : « ... 8 u ». — Vader. — IV. Men koopt er het nodige om te herstellen. — V. Men meet er een stuk grond mee. — VI. Ik (Latijns). — Men zegt het wanneer men het eens is. — Gerucht. — VII Kort stootwapen. — Met « het », behoort het U toe. — VIII. Voor (Latijns). — Klank. — Kleine kanalen in Italië (zie artikel « Venetië », O. B. n° 64). — IX. Zeer op elkaar gelijkende. — X. Men plaatst er een beeld in. — Ontkennend woord.

### VERTICAAL :

1. Distributie-organen, niet gebruikelijk op Dieselmotoren. — 2. Had het zeer druk de jongste tijd. — Vertrek omgekeerd. — Koor, o.m. in Vondel's toneelstukken. — 3. Geraamten van deze reuzedieren, gevonden in het Henegouwse steenkoolbekken (Bernissart), staan opgesteld in het Kon. Natuurkundig Museum. — 4. Persoonlijk voornaamwoord. — Afkorting van een uitdrukking die een kosteloze rechtspleging aanduidt. — 5. Bestudeert het insectenleven. — 6. Stuk land, begroeid met een soort tot 3 m hoog gras met stijve halmen. — 7. Symmetrisch in het alfabet. — Uitroep van blijdschap. — Automotormerk. — 8. Klank. — Het tegenwoordige Toskane in Italië. — 9. Verkrijge in nalatenschap. — Nooit ophoudende. — 10. Benaming van rederijderskamers, die het bloemklokje in hun blazoen hadden. G.V.V.

## EINDEJAARSVERLICHTING TE BRUSSEL December 1956



Zoals vorig jaar kan men dagelijks, van 20 tot 26 december, in het enig kader van de Grote Markt te Brussel, zangkoren beluisteren uit verscheidene landen, die kerstliederen ten gehore brengen.

(Cliché C.G.T.)