

13^{de} JAARGANG

N^o 77

NOVEMBER - DECEMBER 1958



Het Rouppeplein te Brussel. Op de achtergrond de tram R (St. Genesius-Rode).

(Foto Elektricitiedienst Stad Brussel.)

ONZE BUURTSPORWEGEN

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

Eenmansbediening op motorrijtuig type S

Sinds de invoering van de winterdienstregeling heeft de exploitatie van de lijn Brussel - Waver een belangrijke wijziging ondergaan. Inderdaad buiten de punturen wordt het baanvak Waterloo (monument Gordon) - Waver slechts bereden door twee motorrijtuigen, elk bediend door één agent.

Het waren dezelfde redenen (aanzienlijke vermindering van de ontvangsten op het laatste baan gedeelte), die de Groep Brabant er toe deden besluiten, vóór een drietal jaren, het systeem « one man » in te voeren op de elektrische lijn tussen Tielt en Diest.

Daar de « directe » treinen met bestemming Waver tijdens de min-

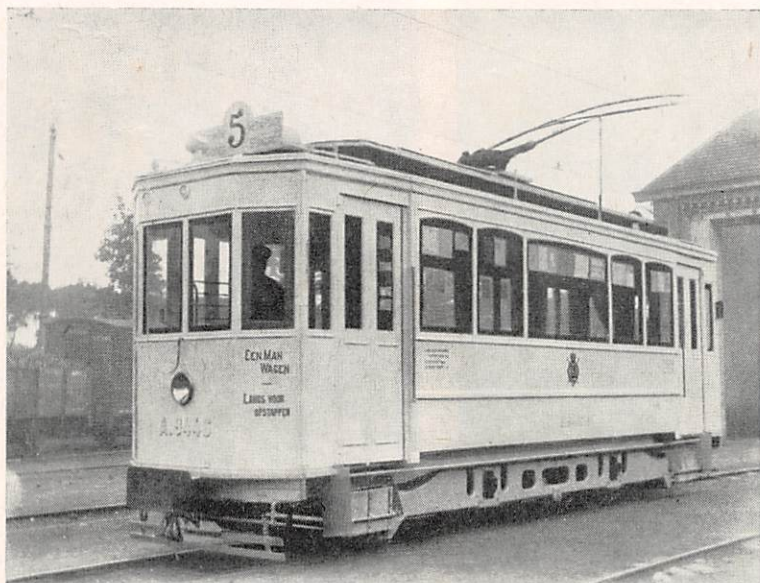
der drukke uren, bij vertrek uit Brussel, afgeschafte zijn, moeten de reizigers gebruik maken van de lijn Brussel - Eigenbrakel, waarvan de vertrekken plaats hebben op het uur 30' met aansluiting aan het monument Gordon. Feitelijk komt men gedeeltelijk terug tot de toestand, die bestond vóór de oorlog.

De twee motorrijtuigen, waarvan boven sprake, zijn van het type « S » ; één ervan is uitgerust met een controller Kiepe, die een snelle start toelaat. Zeker, om de uurregeling te volgen mag de ontvanger-bestuurder tijdens de rit niet slenteren, doch gezien het traject van 20 km op eigen bedding ligt en er een vast kruispunt is voorzien, kan in alle zekerheid op hoge snelheid worden gereden.

EEN « ONE-MAN » TE BRUGGE... IN 1930 !

Deze foto mag beschouwd worden als een interessant historisch document. Inderdaad zij werd genomen in 1930. Het is een motorrijtuig van de lijn Brugge (station) - St. Baafs - St. Andries en op het koetswerk staat de aanduiding : « Een man wagen — Langs voor opstappen ».

Eenmansbediening is dus geen na-oorlogse uitvinding zoals men weleens geneigd is te denken.



De foto van onze voorpagina

Het marmeren monument, afgebeeld op de voorpagina, symboliseert de stad Brussel en werd opgericht ter ere van Nicolas-Jean Rouppe, de eerste burgemeester van Brussel (1830-1838).

Het standbeeld stelt een vrouw voor, die een laurierkroon in de rechterhand houdt en op het hoofd draagt zij een maquette van de collegiale kerk van Sinte Goedele.

Nicolas-Jean Rouppe werd op 22 oktober 1830 aangesteld als burgemeester van Brussel. Hij was toen 61 jaar. Maar reeds vóór zijn benoeming had hij de

achtung van zijn medeburgers veroverd, door de moed en het plichtsbewustzijn dat hij aan de dag legde onder het Directorium en onder het Keizerrijk en eveneens tijdens het Hollands Tijdperk.

In 1835 wijdde hij het Groendreefstation in, waar de eerste trein van het vasteland vertrok. Het was ook Rouppe, die het besluit nam een ander station op te richten: het Bogaerdenstation. Het werd slechts twee jaren na zijn dood ingewijd.

Dit eerste Zuidstation bevond zich vlak bij het Rouppeplein, thans eindpunt van de trams van de N.M.V.B.

MOTORRIJTUIGEN TYPE S, VOORZIEN VAN CONTROLLER KIEPE

9735 9771

9985 9981

9783 10064

9738 9974

9753 10024

9983 41011

10023

Bij het oprustgaan van

de heer W. Vrielynck

Adjunct - Directeur - Generaal bij de N.M.V.B.

Op 12 november jl. ging de heer Vrielynck, Adjunct-Directeur-Generaal, op rust na een lange loopbaan, gans doorgebracht bij de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen.

Zijn vertrek biedt ons de gelegenheid zijn merkwaardige bekwaamheden als ingenieur beter te laten kennen aan het personeel.

Uitgegaan aan de Universiteit van Luik en het « Institut Montefiore » in 1920, met de graad van elektrotechnisch ingenieur, kwam de heer Vrielynck bij de Nationale Maatschappij als stagedoend ingenieur verbonden aan de 3^{de} Directie van het Hoofdbestuur, directie die zich op dat ogenblik bezighield met de tractie en het materieel.

Benoemd tot e.a. ingenieur in 1937, werd hij bevorderd tot hoofdingenieur in 1942. Bij het vertrek van de heer Allard, in 1945, kwam hij als Directeur aan het hoofd te staan van de dienst « Tractie en Materieel » om op 1 januari 1953 geroepen te worden op de post van Adjunct-Directeur-Generaal.

Bij het overlopen van de etappes van zijn loopbaan valt het dadelijk op dat, gedurende deze periode, vier tractiewijzen mekaar hebben opgevolgd waarvan er twee verdwenen zijn, de derde in verval is, terwijl de overblijvende dagelijks terrein wint.

De snelle ontwikkeling van de elektrische tractie, na de oorlog 1914-1918, eiste niet alleen het oprichten van een luchtnet en de aankoop van nieuw rollend materieel, maar ook een oplossing voor het vraagstuk van de voeding van het net. Men zal zich beter rekenschap geven van de omvang van de verwezenlijkte taak, indien wij een vergelijking maken van de lengte van het net en van het aantal onderstations, vóór en na de oorlog. Vergelijken wij bij voorbeeld de gegevens van 1922 en 1947; enerzijds telde men 359 km. elektrische lijnen met

een twintigtal onderstations en anderzijds 1.478 km. met meer dan honderd onderstations.

Het is vooral op het domein van de voeding van de elektrische lijnen dat zich het werkterrein van de heer Vrielynck bevond.



Hij legde er zich op toe het gebruik van groepen statische gelijkrichters met glazen kolven of met metalen vaten te veralgemenen, wat trouwens een ruim gebruik van de automatische werking toeliet tot dan toe bijna niet toepasselijk met de groepen eenankeromvormers.

Zijn bestendige zorg was niet alleen, het toepassen met beredeneerde durf van de technische vooruitgang van de installaties, maar ook de modernisatie van de gebouwen voor onderstations.

Daar het elektriciteitsverbruik van jaar tot jaar verhoogde, kan men zich best voorstellen dat de prijs per Kw. een aanzienlijk aandeel had in de exploitatiekosten; dank zij zijn uitgebreide kennis van de productievraagstukken en de verdeling van de elektrische energie heeft de heer Vrielynck steeds voordelige voorwaarden weten te bekomen voor de N.M.V.B.

Hij had eveneens de algemene studie van de elektrificatie van de lijnen onder zijn bevoegdheid, wat het opmaken van vele plannen vergde, evenals de studie van de rentabiliteit van de beoogde tractiewijziging. Inzake luchtlijnen, toen opzoekingen werden gedaan tot het inrichten van de automatische signalisatie, nam de h. Vrielynck een overwegend deel bij het streven naar het standaardiseren van de bestaande systemen, hetgeen leidde tot het oppuntstellen van een originele en doeltreffende seininstallatie.

Hij was tevens een der promotors van de cathodische bescherming, procédé, dat in een groot aantal gevallen voor de exploitanten van elektrische spoorlijnen een rationele oplossing bezorgde aan het ernstig probleem gesteld door de corrosie toe te schrijven aan zwerfstromen.

Tot Directeur benoemd van Tractie en Materieel, in 1945, breidde hij zijn werkterrein uit en hield hij zich ook bezig met de omvorming van spoorauto's in belaste spoorautotracors, om alzo de stoomtractie voor de goederentreinen uit te schakelen.

In 1948 stelde hij de aankoop voor van de eerste P.C.C., die later gevolgd werd door een bestelling van 24 motorrijtuigen van dat type en het is onder zijn leiding dat de studie werd ingezet van de bouw van de metalen motorrijtuigen en sleepwagens, besteld bij de « Usines de Braine-le-Comte ».

Allen, die met hem samenwerkten, wisten dat de heer Vrielynck, die zeer weetgierig was, het belang inzag van iedere innovatie; het is alzo door zijn toedoen dat de beschotten in de rijtuigen werden verwijderd en dat het gebruik van automatische deuren werd veralgemeend.

Anderzijds, wanneer men een gedeelte van zijn leven gewijd heeft aan een bepaalde tractiewijze, is het iedereen niet gegeven er zich bij neer te leggen dat die wijze van exploitatie in sommige omstandigheden voorbij gestreefd is.

Het is een van de grote verdiensten van de heer Vrielynck te hebben erkend dat, niettegenstaande de verbeteringen aangebracht aan de tramrijtuigen, de toekomst van de spoortractie wisselvallig geworden was en, op een ogenblik dat iedereen nog niet overtuigd was, voorstander te zijn geweest van het vervangen van spoorlijnen door autobusdiensten, voornamelijk in steden van middelebare grootte.

Het is onder zijn leiding dat de normen werden opgesteld, die thans van toepassing zijn bij de constructie in serie van buurtspoorwegautobussen.

De heer Vrielynck was steeds een hernieuwer, maar altijd welbewust. Hij deed ook de studie van de fluorescente verlichting in de autobussen, thans algemeen in gebruik, aanvatten en te Brugge ging hij over tot de proefnemingen met propaan in vervanging van benzine; onze lezers weten dat al de autobussen te Brugge sedert verscheidene jaren deze brandstof verbruiken.

Onze Adjunct-Directeur-Generaal was de ziel van de modernisatie van het autobusmaterieel waarvan het park, in tien jaar, toenam van 189 tot 1.100 eenheden.

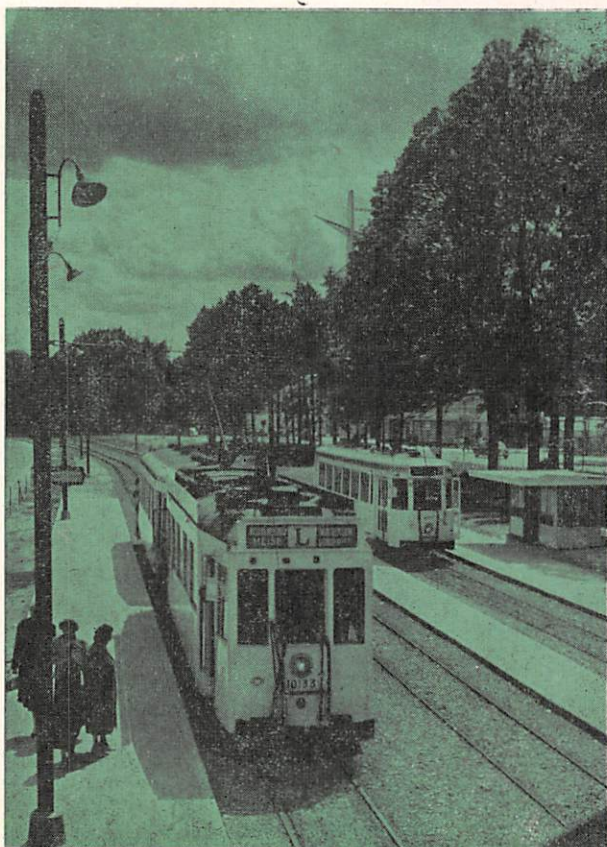
Aangenaam causeur, die zich gemakkelijk uitdrukte in de beide landstalen en in het Engels, had de heer Vrielynck eveneens een vlotte pen en talrijke buitenlandse technische tijdschriften waardeerden zijn medewerking.

Hij nam aan verscheidene congressen deel waarin hij meermaals optrad als verslaggever of als voorzitter van een afdeling.

Brengen wij eveneens in herinnering dat onze Adjunct-Directeur-Generaal deel uitmaakte van de laatste bevordering in de Nationale Orden; hij werd bevorderd tot Commandeur in de Leopoldsorde.

Op het ogenblik van zijn opruststelling wensen al zijn medewerkers, die gedurende vele jaren met hem samenwerkten, hem een lange en gelukkige rustperiode.

De N.M.V.B. en de Expo 58



EINDRESULTATEN

De cijfers vermeld in de bijdrage, die in vorig nummer onder dezelfde titel verscheen, werden beïnvloed door het overweldigend succes van de W.T., tijdens de laatste drie weken dat zij voor het publiek toegankelijk was.

Wat de buurtlijnen betreft, zij hebben op 19 dagen hetzelfde aantal reizigers vervoerd als gedurende gans de maand september. Alzo steeg het dagelijks gemiddelde, dat in september 42.383 reizigers bedroeg, in oktober tot 63.364. Het aantal vervoerde reizigers bedraagt in het totaal 6 miljoen 750.000.

Ziehier nog enkele sprekende cijfers :

Aantal toegangskaarten van de W.T., verkocht op de rijtuigen van de N.M.V.B. : 448.000.

Aantal supplementaire reizen, heen en terug :
Tram : 41.300 — Bus : 72.700.

Aantal supplementaire diensten, geleverd door de agenten : 17.710.

*

**

Wij willen nog even speciaal uw aandacht vestigen op de sluitingsdag van 19 oktober.

Op die dag vervoerden de diensten van de N.M.V.B. 140.621 personen.

Van 18 h. 30 af, sluiting van de paviljoenen, werden per uur 119 tramrijtuigen en 82 autobussen ter beschikking gesteld voor het vervoer van de reizigers aan de verscheidene stations.

(Foto Pletinckx.)



HET BENELUX-STATION.

De namiddag loopt ten einde. Het publiek begint de W.T. te verlaten en een controleur kondigt met behulp van een elektrische megafon de bestemming van de gereedstaande rijtuigen aan.

(Foto Roels.)

Na het vuurwerk, om 23 h. 15, werd dat aantal respectievelijk verhoogd tot 144 voor de tramrijtuigen en tot 105 voor de autobussen, hetzij een vervoervermogen van 25.000 reizigers per uur. Het Beneluxstation alleen reeds kreeg 19.000 personen per uur te verwerken. Moet het gezegd dat het in dergelijke omstandigheden voor de agenten van de N.M.V.B. een grote opluchting was een ploeg rijkswachters ter versterking te zien opdagen, wat toeliet deze mensenmassa zonder ongeval te laten opstappen. In dit opzicht is het wel interessant de hoge graad van veiligheid te vermelden, die door de vervoerdiensten van de N.M.V.B. werd bereikt gedurende de zes tentoonstellingsmaanden.

Niettegenstaande er voor het personeel van de beweging meer dan 125 nieuwe agenten werden

aangeworven en dat ongeveer 300 tram- en autobusbestuurders, die normaal op andere lijnen dienst deden, werden ingezet om de versterkte diensten te verzekeren op de lijnen naar de W.T., in een intens wegverkeer, werden de 6.750.000 reizigers vervoerd praktisch zonder ernstig ongeval.

In het totaal waren er slechts een drietal aanrijdingen, die enkele kneuzingen, zonder gevolgen, veroorzaakten.

Op het standpunt van de regelmatigheid van de dienst heeft slechts één dodelijk ongeval, onbetwistbaar te wijten aan de onvoorzichtigheid van een weggebruiker, een vertraging van 50 minuten veroorzaakt aan de dienst, de enige onderbreking gedurende de zes maanden van de Wereldtentoonstelling.



Drukte aan de Benelux-Port.

(Foto Bouters.)

Het Kerstspel te Vosselaar

Met Kerstnacht door de Kempen gaan
Er mijn'rend op de heide staan
En in het glinsterlicht der vennen
Het glijden van de ster herkennen.

Met Kerstnacht door de Kempen gaan
Er in besneeuwde bossen staan
Of plots, met engel of met dwerg,
Op... Vosselaar's Konijnenberg.

Met Kerstnacht door de Kempen gaan
Er midden os en ezel staan
En in een lemen stal gedenken
Dat slechts het Kind ons rust kan schenken.

Bert PELEMAN.

Dit «Eenvoudig Kerstverlangen» werd door de dichter opgedragen aan E.H. Remi Lens, onderpastoor te Vosselaar, de veelzijdige kunstenaar, de dichter, de schilder, de boetseerder, de schepper en de ziel van het Vosselaarse Kerstspel.

De oorlog ging naar zijn einde. Ook in de Kempen had hij hard toegeslagen en Kerstmis '44 zou nog gevierd worden in steeds grauwer wordende armoede. Onderpastoor Lens voelde echter de behoefte Kerstmis, dat kerkelijk feest der armoede en der vreugde, op een waardige wijze te vieren, als het feest van de eenvoud.

In een onooglijk stamineetje ontstond het Kerstspel. Wie kent niet die afspanningen, waar onze nu reeds historisch geworden stoomtrammies halt hielden, en waar personeel en reizigers «van den huize» waren. «Wij hadden niet beter dan smorende stallantaarns, wat stro, wat planken en allen de warmte van onze harten» schreef E.H. Lens. Het was een pover begin; een koor zong een keuze uit onze oude Vlaamse Middeleeuwse liederenschat, de ontwerper zorgde voor de uitbeelding naar de trant van onze schilders en het eerste Kerstspel was geboren, in armoede en liefde, zoals tweeduizend jaar te voren.



(Cliché V.T.B.)

Sindsdien werd een hele weg afgelegd. Bij de aanvang was er wel niemand van de animators die had kunnen voorzien, dat het Kerstspel intussen ver buiten het dorp en over de landsgrenzen heen bekend zou worden en tot op heden een 35.000 pelgrims zou trekken.

Dit simpele, Kempische, volkse spel was opgevat in de geest van onze mysteriespelen, waarvan Vlaanderen reeds in het jaar 1100 de bakermat was. Deze mysteriespelen, die vroeger werden gespeeld in de oude kathedralen van Frankrijk, van Vlaanderen, van Duitsland, van Nederland, gingen door voor het volk dat de diensten in de kerk had bijgewoond. Maar dan zagen zij de woorden van het Evangelie, de woorden uit de bijbel, door levende mensen vertolkt. Aldus was niet alleen het geestelijk leven op een volkse wijze tot de grote scharen gebracht, maar tegelijk zijn alle kunsten gaan bloeien uit die schouwburg. Immers de eerste kunstenaars hebben als voorbeeld voor hun Kerstnacht en voor hun aanbiddingen van de koningen, slechts die spelen gezien, die in het portaal van de kathedralen opgevoerd werden door mensen uit het volk zoals dat vandaag nog geschiedt te Vosselaar.

Inderdaad, dat eenvoudig Kempisch spel wordt vertolkt door mensen van het dorp, door de boer, de werkman, de bediende, het kind en de onderwijzer. Ligt daar misschien de aantrekkingskracht?

Het Kerstspel van Vosselaar wil niet een soort opgewarmde folklore zijn, maar een voortzetten van een aloude traditie.

Is het spel geroepen om eens het symbool der Kempen te worden? Wij weten het niet; doch het staat vast dat er velen zijn, die daar aan deze «outer en heerd», het schone vertrouwen hebben weergevonden in dit volk waaraan zij bij

het huidige ontaardingsproces wel eens mochten gaan twijfelen.

Het Kerstspel van onderpastoor Lens moet gespeeld worden in de Kempen, door Kempische mensen, eenvoudig en vol overtuiging, in een stemmige zaal, zoals wij die vinden in bijna al onze Vlaamse dorpen, waar spelers en toeschouwers één geheel vormen en aller ogen gericht zijn op de geboorte van de Heiland «al in een boereschure».

Inderdaad veel meer is het zaaltje in Vosselaar niet en toch vergeet de toeschouwer er gedurende twee en een half uur zijn omgeving en wordt hij slechts geboeid door het spel, verrukkelijk in zijn eenvoud en groots in zijn echtheid.

Wie zich de moeite getroost de verplaatsing te maken naar Vosselaar om er een van de voorstellingen bij te wonen zal ongetwijfeld 'n ontroerende en indrukwekkende avond doorbrengen.

Jaarlijks worden 5 à 6 opvoeringen gegeven, die steeds doorgaan vóór een uitverkochte zaal. Het is dus aan te raden kaarten vooraf te bestellen.

De opvoeringen voor 1958/1959 hebben plaats op :

- Vrijdag 26 december.
- Zondag 28 december.
- Vrijdag 2 januari.
- Zondag 4 januari.
- Dinsdag 6 januari.

Het Kerstspel neemt een aanvang om 19 h. en eindigt rond 21 h. 30. Na de vertoning zijn er tramverbindingen naar Turnhout en Antwerpen. Algemene inkomprijs : 30 F.

Plaatsen kunnen vooraf besteld worden bij Bax Henri, Tramstraat 11, Vosselaar. Telefoon: Beerse 115 — Postrekening n° 5179.36 «Kerstspel — Vosselaar».

De « SANTONS » van de provençaalse kribben

Elk jaar heeft er te Marseille, bij het naderen van Kerstmis, in een kwartier van de stad «Allées de Meilhan» geheten, de «foire aux santons» plaats. De eerste «santons», uit harde klei, verschenen in deze omgeving in 1808.

Het doel van dit artikel is U de geschiedenis en de fabricatie van deze tientallen «santons», die de konventionele wereld van de provençaalse krib uitmaken, te vertellen en in grote trekken hun oorsprong te bepalen.

Het is bekend dat de verwezenlijking van de eerste krib met personages en dieren toekomt aan Sint Franciscus van Assisië in 1232; welnu, de moeder van «Poverello», Picca Bernadone, was een Provençaalse, uit Tarascon; de bewoners van Tarascon stellen zich dan ook de vraag: bestond het gebruik van de krib reeds vroeger in Provence, werd het door Sint Franciscus in Italië ingevoerd?

Hoe het ook weze, in de XVII^e en XVIII^e eeuw, trof men in het zuiden van Frankrijk kleine beeldjes uit aardewerk en porselein, uit geblazen glas, uit albast, uit hout of uit hars aan.

Zij zijn de voorlopers van de «santon» waarvan men talrijke gedateerde gietvormen bezit: deze van Pays d'Aix van 1823, deze van Aubagne van 1825. Aubagne, de voornaamste stad voor de produktie van de «santons» bezit 10.000 inwoners en fabriceert een miljoen «santons» per jaar.

OORSPRONG VAN DE NAAM

«Santon» is waarschijnlijk een afleiding van een samen-trekking van twee provençaalse woorden: «saint ome, saint-homme».

De voorstelling van de Geboorte van Jezus met wassen figuurtjes of houten poppen gekleed met weelderige gewaden uit zijde van de XVII^e eeuw, is gekend in het merendeel van de latijnse landen: Venetië, Sicilië, Corsika, Portugal, Spanje en Provence, elk van hen maakt er aanspraak op de geboorteplaats van de krib te zijn. Maar de «santon» is typisch provençaals en vindt zijn oorsprong in een poging,

gedaan in de XVIII^e eeuw, om de levende spelers van een godsdienstig folkloristisch spel voor te stellen : de «Pastorale», voortzetting van de mysteries uit de Middeleeuwen.

Daar de spelers van dit stuk de gebeurtenissen van de nacht in Bethlehem verhaalden, waren de figuurtjes die hen elk jaar voorstelden de bewoners van deze kleine provençaalse steden en van het omliggende platteland.

DE PERSONAGES

De herders en de drie Koningen zijn niet de enige personages die voorgesteld worden door de «santons» wiens familie heel uitgebreid is ! Men vindt er tenminste één vertegenwoordiger van alle kleine beroepen, van al deze ambachtslieden wiens veelvuldige activiteiten de steden en de velden van het grondgebied van Provence, gedurende meer dan twee eeuwen hebben gekenmerkt.

Dit zonovergoten land is het land van de troubadours, de dichters werden er steeds gewaardeerd, maar de meest bekende is Frédéric Mistral (lou Gran Frédéric), de auteur van Mireio (Mireille). Hij heeft twee personages geschapen, Vincent en Mireille die de jeugd van het land, vurig en levendig symboliseren, en die in «santons» werden voorgesteld. Elk jaar, brengen deze personages, omgeven door andere kleine ambachtslieden, aan het pasgeboren Kind een offerande, voorgesteld door het werktuig, het gereedschap of het kenmerk van hun beroep en verzamelen zich rond duizenden familiekrabben. Zij zijn er allen : de molenaar, de spinster, de brooddraagster, de scharenslijper, de schoorsteenveger, de mandenmaker, de blinde op straat. Maar het merendeel hebben een eigen naam en elk jaar trachten de kinderen met blinkende ogen zich de namen te herinneren van de kleine personages : er is «Moussu le Maire» die steeds zijn driekleurige sjerp draagt en een indrukwekkend rood regenscherm in de hand houdt ; er zijn de boeren Grasset, Margarido, Roustado en zijn ezels, de hoeveknechten Bartoumiou en Pistaché, Lou Milet de «amoulaire» (de scharenslijper) die groot met een groot mes ; er is ook nog Lou Tambourinaire, die met één hand op de dwarsfluit speelt, dat wilt zeggen op de «gaboulet», terwijl hij met de andere op zijn trommel het meeslepende ritme van de farandole slaat.

En nu wij toch de voorstelling doen, laat ons dan de ronde van de krib maken : ziehier Soumiare, lou Mounié, die op de rug van een ingeslapen muilezelin, met zijn volle gewicht op de poten van het dier drukt, gemaakt uit lucifers : hij komt een zak witte bloem aanbieden van de molen uit Fontvieille, waar Alphonse Daudet zijn «Contes de mon Moulin» schreef.

En hier dan Jouan die een vaatje koppige wijn van Langesse aanbrengt en de oude Misé Taven, die een bussel droog hout brengt die zij in de dag op de baan naar Arles heeft gesprokkeld. Zij is vergezeld van «Lou Cassaire» die nadenkend op zijn geweer steunt, hij had niet het hart op een dergelijke dag naar de konijnen te schieten. De gitane «Lou Bomian» negeert minachtend «lou garde» de vertegenwoordiger van de wet, trots op zijn mooie képi, die op zijn beurt doet alsof bij de tegenwoordigheid niet bemerkte van lou bandit die, tot aan de ogen in een scharlaken mantel is gehuld en met een woeste blik in de ogen een lange dolk in de hand houdt. Bij deze personages bevinden

zich ook nog de lichtaansteker, de lavendelverkoper en een oude vrouw met haar spinnewiel, straatventers en groenteverkopers, andere herders die hun lam op de schouders dragen, in het nieuw gekleed, met frisse waterverf.

De «santon» is gemaakt uit klei, gegoten in plaasteren gietvormen die toebehoren aan de «santonniers» die ze generatie na generatie overmaken. De bruine klei wordt met de hand in de vorm geduwd ; wanneer het voorwerp droog is, wordt het in een gelatinebad gedompeld. De kleuren worden in poedervorm aangekocht bij de drogist, fijngeveven met een wrijfsteen en begoten met arabische gom. Dit is de werkwijze die gebruikt wordt voor de «santons» uit harde klei.

Voor deze uit «beschuit», die slechts eenmaal worden gebakken, laat men de personages bakken in de oven van de bakker of in een speciale oven. De delen welke veel reliëfmoeilijkheden meebrengen, zoals de armen, hoeden, gereedschap en korven, worden achteraf bijgevoegd. Zij worden in de zon gedroogd of in de oven ; deze laatste operatie geeft natuurlijk grotere stevigheid. Wanneer de figuurtjes volkomen droog zijn, worden ze in een bad van gelatine of lijn gedompeld, waarna ze met de hand versierd en geschilderd worden. Deze eindoperatie geeft hun een eigen expressie, want zij hangt af van de bedrevenheid of de smaak van de «santonnier» en zijn familieleden ; iedereen heeft zijn bijzondere taak, de behendigste schildert de figuren en versiert de sjaals en de gewaden.

Sommige «santons» zijn uiterst nauwkeurige miniaturereproducties van de plaatselijke kleding uit de XVIII^e en



de XIX^e eeuw. Al dit werk wordt, in het algemeen, uitgevoerd tijdens de winteravonden of tijdens de vrije tijd eigen aan het gewone beroep.

Deze kleine personages zijn de uitdrukking van de charme en de eenvoudigheid van de brave lieden die hen hebben uitgedacht en die aldus de traditie levend bewaren in een volmaakt begrip van de vrede die behoort aan de mensen van goede wil.

Voor de veiligheid van de Reizigers

Naast de verbeteringen, die aangetoond worden op de bijgaande foto's, werden op de autobussen A. 98 DAR, vanaf de A.B. 1750, nieuwe schikkingen getroffen om de veiligheid van de reizigers bij het op- en afstappen te verzekeren.

De rubberen banden, aangebracht op de middenkant van de deurvleugels, werden verbreed. De samenstelling van de vleugels werd niet gewijzigd maar er werd 40 mm meer verwijdering bekomen in vergelijking met de oude schikking.

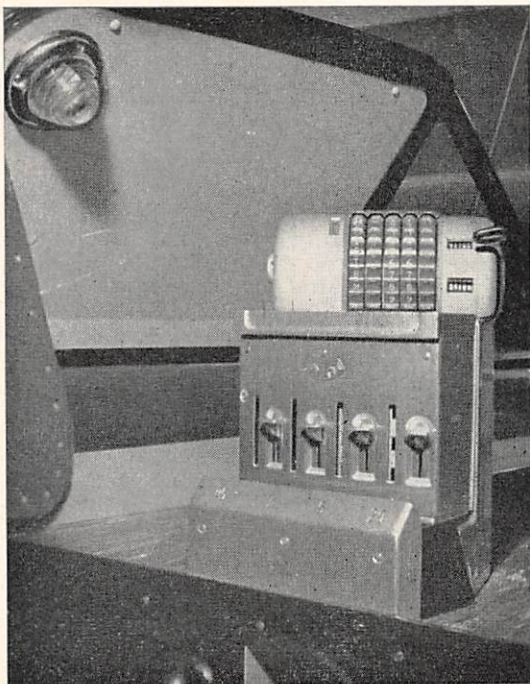
Deze verwijdering kon worden bekomen door de bovenste en onderste aandrijfmechanismen te verplaatsen.

De breedte van de vleugelbanden, die bij gesloten deuren tegen de deurstijl drukken, werd tot 200 mm teruggebracht.

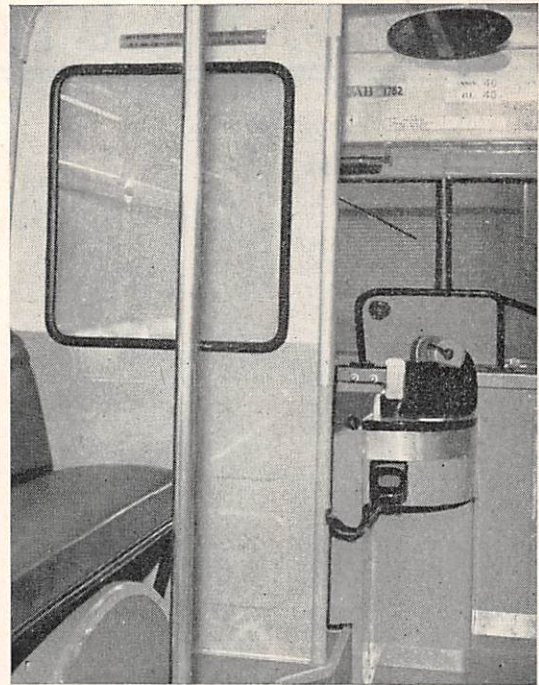
Daarentegen hebben de middenste banden elk een breedte van 60 mm, wat een soepelheidsbreedte verzekert van ongeveer 100 mm bij gesloten deuren.

Wanneer dus een reiziger hand of voet tussen de deur geklemd krijgt, ten gevolge van een ontijdig sluiten, kan hij zich gemakkelijker losmaken.

Vermelden wij nog dat de vleugels langs de buitenkant voorzien zijn van een klein handvat ten einde het openen en het sluiten van de deuren met de hand te vergemakkelijken, in geval er geen samengeperste lucht is.



De foto van de ontvangstpost toont het scherm dat de weerkaatsingen van de ruit van het windscherm uitschakelt: merkt ook de lamp, die links boven werd aangebracht. De lichtverspreider, die deze lamp beschermt, is langs de zijde van de bestuurder afgeschermd, ten einde speciaal de Almx-machine te belichten. Deze lamp wordt gelijktijdig met de plafondlampen van het voorbalcon ingeschakeld.



De stuurpost met glazen beschot, waarachter het verduisteringsgordijn werd neergelaten. De bestuurder kan voortaan naar goeddunken de stuurpost verlichten zonder de reizigers, die achter hem zitten, bloot te stellen aan de tocht.



Een nieuwe panoramische rechthoekige achteruitkijkspiegel werd geplaatst in de nabijheid van de uitgang deur. Een tweede platte achteruitkijkspiegel werd aangebracht in de rechterhoek van het windscherm en laat aan de bestuurder toe, zonder zijn plaats te verlaten of zich om te draaien, het beeld waar te nemen dat weergegeven wordt door de panoramische achteruitkijkspiegel (inzonderheid de treden van de uitgang deur).

(Foto's Roels.)

PERSONALIA

GEBOORTEN

BRABANT

LISETTE bij de h. BELLEMANS L. (Gooik).
 GODELIEVE bij de h. STRAETMANS M. (Meerbeke).
 MARCUS bij de h. NACKAERTS X. (Korbeek-Lo).
 MARIA bij de h. DERIDEAUX L. (Dilbeek).
 GERDA bij de h. VAN HOVE B. (Londerzeel).
 LEONIE bij de h. CUMPS L. (Herent).
 LUC bij de h. VANDERHOUDDELINGEN (St. Kw. Lennik).
 MARTINE bij de h. MAETENS Isidoor (Meise).
 MARTINE bij de h. DEVILLE R. (Ohain).
 PATRIK bij de h. DE SMET L. (Elsene).
 MARIA-JOSEPHINE bij de h. GOOSSENS R.J. (Loonbeek).
 MARIE-CLAIRE bij de h. VAN DEN CRUYCE M. (Asse).
 ANITA bij de h. DE VELDER M. (Opwijk).
 MARC bij de h. LEEMANS A.P. (Wolvertem).
 MARC bij de h. BERGIERS Fr. (Overijse).
 ALBERT bij de h. BLOMMAERT J. (Londerzeel).
 CHRISTINE bij de h. KUIYS R. (Ukkel).
 RUDY bij de h. VAN DER PERRE J. (Grimbergen).
 CLAUDINE bij de h. DELEUX M. (Plancenoit).
 RENILDE bij de h. RAVEYTS J. (St. Kw. Lennik).
 LUC bij de h. DE WOLF J. (Molenbeek).
 RONNY bij de h. DUFOUR O. (Ninove).

ANTWERPEN

MARIE-LOUISE bij de h. DE COLFMAEKER (Oostmalle).
 MYRANA bij de h. CLAESSEN J. (Oostmalle).
 BRIGITTE bij de h. HOECKX J. (Merksem).
 ELISABETH bij de h. PALS J. (Borgerhout).
 GOMMARIUS bij de h. STORMS A. (Heist o/d Berg).
 DAISY bij de h. VAN DER STRAETEN (Putte-Kapellen).
 MARIE-LOUISE bij de h. SMEULDERS A. (Wuustwezel).
 DIANA bij de h. DIERCKX J. (Herselt).
 PAUL bij de h. COOLS Fr. (Turnhout).

OOST-VLAANDEREN

DIRK bij de h. DUYMELINCK E. (St. Niklaas).
 JEAN-PIERRE bij de h. GOOSSENS L. (Borsbeke).
 MARLEEN bij de h. VANDECASTEELE A. (Herzele).
 INGRID bij de h. ROLLIER A. (Hamme).
 HUGO bij de h. VANDEVOORDE R. (Desteldonk).
 PETER bij de h. DE POORTER G. (Bassevelde).

WEST-VLAANDEREN

NELE bij de h. DUFUIT F. (Oostende).
 MURIEL bij de h. LAUWERS D. (Oostende).
 FRANCINE bij de h. CLARYSSE M. (Kortrijk).

LIMBURG

ROBERT bij de h. VUEGEN J. (Paal).
 MARC bij de h. DUPONT P. (Hasselt).
 JOZEF bij de h. MICHIELS A. (Vorst - Kempen).
 ERIC bij de h. WITTERS A. (Paal).
 MARINA bij de h. VERHEYEN A. (Neeroeteren).
 GUIDO bij de h. NIJS A. (Hoelselt).
 CORINNE bij de h. PEETERS J. (Diest).
 EMILE bij de h. SOUWENS J. (Ordningen).
 ROBERT bij de h. DANIELS H. (Peer).
 JORIS bij de h. KESTENS A. (Geel).

HUWELIJKEN

BRABANT

De h. VANGEEL Florent met Mej. VEREYEN Maria.
 De h. TAELEMANS René met Mej. MOEREMANS H.
 De h. HAMERS Jan met Mej. VANWELKENHYZEN A.
 De h. TIELEMANS O.J. met Mej. VANDE GUCHT M.
 De h. MUSCH Gustave met Mej. VAN EECKHOUDT M.
 De h. JUWET Joseph met Mej. GAEREMYNCK J.
 De h. TREE Jean met Mej. WORTELAERS S.
 De h. MALFAIT M. met Mej. SEGHERS A.

ANTWERPEN

De h. VAN DEN BULCK Alfons met Mej. BAETENS M.

OOST-VLAANDEREN

De h. COOPMAN G. met Mej. SNAUWAERT A.
 De h. VAN BOGAERT P. met Mej. DE KEYZER R.
 De h. BETTENS A. met Mej. VAN DEN BOSSCHE Y.
 De h. VAN DE VOORDE C. met Mej. DE VISSCHER A.
 De h. HELAERT Alfons met Mej. TAS Jeannina.
 De h. RYCKAERT K. met Mej. VAN DE VOORDE Chr.

WEST-VLAANDEREN

De h. GEERS Fernand met Mej. VANTYGHEN Sonia.

LIMBURG

De h. STEVENS Hugo met Mej. SLOOTMAEKERS J.
 De h. THEUNISSEN Adriaan met Mej. COENEN Elisa.
 De h. BOSCH Hendrik met Mej. SMETS Maria.
 De h. ROOSEN Hubert met Mej. NELISSEN Anna-Maria.
 De h. ALENTEYNS Marcel met Mej. DEN HOND Annie.

MOOIE LOOPBANEN



Verheyden G.

Telt meer dan vijfenveertig jaren dienst in de Groep Brabant. Hij trad in dienst op 1 maart 1913 als schouwer; op 1 maart 1951 werd hij benoemd tot geschoold werkman.



De Jaeger K.

Trad in dienst in 1910 als klerk. Vijf jaren nadien werd hij stationschef te Eeklo en in 1927 werd hij benoemd tot stelplaatsoverste 1e kl. Hij bleef te Eeklo tot bij de afschaffing van de stelplaats; in 1956 ging hij over naar de gewestelijke directie te Brugge.



Van Calster El.

In 1911 in dienst getreden als baanwerker werd hij twee jaar later reeds stoker. Machinist benoemd in 1928 deed hij vanaf 1932 dienst als el. geleider met standplaats te Heist-op-den-Berg.



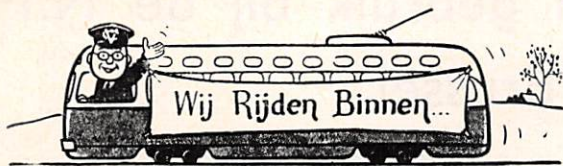
Puype E.

Begon in 1912 als stoker en werd in 1923 machinist. Hij nam deze functie waar tot in 1952, wanneer hij zijn actieve dienst moest staken wegens ziekte.



Peeters Al.

Als klerk in dienst getreden in 1912, in de Groep Antwerpen, ging hij achtereenvolgens over naar de burelen te Heist-op-den-Berg, Rumst en Antwerpen. Bij zijn opruststelling telde hij 46 jaren dienst.



Oprustgestelde Agenten in de Groepen

Maanden sept.-oktober 1958	Dienstj.	Groep
PEETERS A., klerk 2 ^e kl.	46	Antwerpen
DE HOUWER A., stoker	33	»
SCHIPPERS C., el. geleider	33	»
JACOBS P., baanwerker	32	»
DUMON L., keurwerkman	29	»
VERHAEGEN T., gesch. werkman	28	»
BOECKX F., baanwerker	25	»
VANDERGUCHT J., el. geleider	34	Oost-Vl.
PUYPE E., A.R.-geleider	41	West-Vl.
VERHEYDEN L., baanwerker	40	Brabant
VERHEYDEN G., gesch. werkman	40	»
COLLET F., baanwerker	39	»
VERBRUGGEN J., el. geleider	36	»
LAES J., gesch. werkman	33	»
GILLIJNS A., gesch. werkman	32	»
HELLINGS J., ploegbaas	34	Limburg
HARRICKX C., el. geleider	35	Henegouwen
DRIES A., A.R.-geleider	25	»
VAN LIEFFERINGHE C., baanwerker	24	»
LIZIN F., ploegbaas	43	Namen-Lux.
LEFEBRE O., ploegbaas	38	»
HOUSSIER L., manoeuvre	38	»
GUSTIN E., gesch. werkman 1 ^e kl.	33	»
STOUVENAKERS J., ges. werkm. 1 ^e kl.	25	Luik

Een
wedervaren
van



Controleur SPEURNEUS

SPEURNEUS : Gij heet Stefaan zie ik op uw ontvangstblad.

ONTVANGER-BESTUURDER : Ja, en dan chef ?

Sp. : Dan is het binnenkort uw feestdag.

O. : En daarin heb ik maar weinig geluk, want het feest valt tussen Kerstmis en Nieuwjaar en daarmee is het niet veel bijzonders met de geschenken.

Sp. : Och kom. Maar weet ge dat de H. Stefaan de eerste martelaar was en gestenigd werd ?

O. : Gestenigd ?

Sp. : Ja men wierp met stenen totdat...

O. : Het is misschien een toeval maar niet langer dan gisteren werd ik bij de heer ingenieur geroepen, die mij zegde : « Bertels, wat uw ongeval betreft, ik werp u geen steen toe, maar ik vrees dat ge zult veroordeeld worden krachtens artikel... ».

Sp. : ...artikel 26, paragraaf 1.

O. : Hoe weet gij dat ?

Sp. : Ik dacht het zo, daar zeer dikwijls de bestuurder, die bij een ongeval betrokken is inbreuk heeft gepleegd tegen dit artikel 26 van de Wegcode.

O. : Hier is het zie : « Elke bestuurder moet zijn snelheid regelen zoals vereist is wegens de plaatsgesteldheid, de bemleming van het verkeer, het zicht, de staat van de weg en van het voertuig, opdat de snelheid geen ongevallen zou kunnen veroorzaken noch het verkeer hinderen.

Hij moet in alle omstandigheden kunnen stoppen vóór een hindernis, die kan worden voorzien ».

Sp. : Men moet altijd bedacht zijn op hetgeen de voor zich rijdende bestuurder zou kunnen doen : plots uitwijken, remmen, enz. Hindernissen die kunnen worden voorzien zijn nog : stoeiende kinderen op het trottoir, een kudde koeien op de weg, een merkelijke beschadiging van het wegdek... Dit alles moet aanzetten tot dubbele voorzichtigheid.

O. : Maar denkt U dat het gemakkelijk is in de duisternis een hindernis te onderscheiden ? Denk eens na, op een avond kan ik nog op 't nippertje stoppen vóór een zwarte massa, met in het midden slechts één rood licht. Ik stap uit het rijtuig en zie dat er werken uitgevoerd worden. Maar twee van de drie lichten zijn gedoofd. Slechts toen besepte ik aan het gevaar te zijn ontsnapt...

Sp. : ...dank zij uw oplettenheid. En nu ben ik weg, en moest ik u niet meer zien, mijn beste wensen voor het nieuwe jaar en : ogen open, de voet op het rempedaal, en doorlaten wie van rechts komt.

Herdenkingsplechtigheden te Brussel

Op 11 november was het veertig jaar geleden dat de kanonnen van de eerste wereldoorlog het vuren staakten.

In de hal van het Hoofdbestuur had de jaarlijkse herdenkingsplechtigheid plaats, die bijgewoond werd door talrijke leden van het personeel. De vlaggen van de Nationale Vriendenkring van de Weerstanders van de G.R.B. en van « Espoir Vicinal » waren opgesteld naast het gedenkteken.

Beurtelings werden door de heer R. Hoens, Directeur-Generaal, en de heer J. Cuvelier, Directeur van de Groep Brabant, een bloemenkrans neergelegd aan de voet van de herdenkingssteen.

Zoals elk jaar werd er ook een bloemenhulde gebracht in naam van de Vriendenkring van de Weerstanders, van het werkhuis en van de Beweging van Kuregem. De Nationale leider van de G.R.B., vergezeld van de vaandeldrager, de heer Heymans (stelplaats Charleroi), evenals de leden van het comité van « Espoir Vicinal » en van de kring « Entre Nous », namen deel aan deze hulde. De heer Hellebuyck en de heer Mornard, hoofdingenieur, respectievelijk e.a. ingenieur, en de heer Romain, hoofd-

inspecteur, waren eveneens aanwezig.

**

Op de vooravond van de verjaardag van de wapenstilstand had de jaarlijkse hulde plaats te Kuregem. Nadat de heer De Rycke hulde had gebracht aan de drie overleden personeelsleden, legde de heer Cuvelier, Directeur, gevolgd van afgevaardigden van het personeel bloemen neer. Tussen de bloemenstukken bemerkte men zoals gewoonlijk een tuil vanwege Mevr. Haesendonck van Waver, een goede klant van onze goederendienst. Deze attentie strekt haar tot eer.

**

De Nationale Vriendenkring van Weerstanders en Oudstrijders van de N.M.V.B. liet, zoals ieder jaar, een zielemissie opdragen ter nagedachtenis van de trammannen gestorven ingevolge oorlogsfeiten.

De heer Cuvelier, Directeur, was samen met ambtenaars van de Groep Brabant en van het Hoofdbestuur op deze plechtigheid aanwezig. Zoals gewoonlijk was het muzikaal gedeelte zeer verzorgd. De aanwezigheid van een afvaardiging van de Groepen Limburg en Luik werd op prijsgesteld.

De schijfrem (BSI) in gebruik bij de N.M.V.B. te Brussel

De motorrijtuigen type N zijn uitgerust met nieuwe bogies voorzien van de elastische ophanging en waarop de schijfremmen werden gemonteerd in vervanging van de gebruikelijke schoenrem.

Iedere as draagt een schijf van 460 mm diameter. Deze schijven (1) bestaan uit één stuk geperst op de as (2). Beide zijden van de schijven zijn verbonden door koelribben, derwijze dat tijdens de beweging van het rijtuig, een luchtstroming langs het binnenste van de schijven wrijft en de door de remming ontstane warmte afvoert (3). De schijfoppervlakten (4) worden zorgvuldig gedraaid en geslepen, opdat er ten gevolge van oneffenheden of inkepingen geen voorbarige sleet op de rembekledingen zou ontstaan.

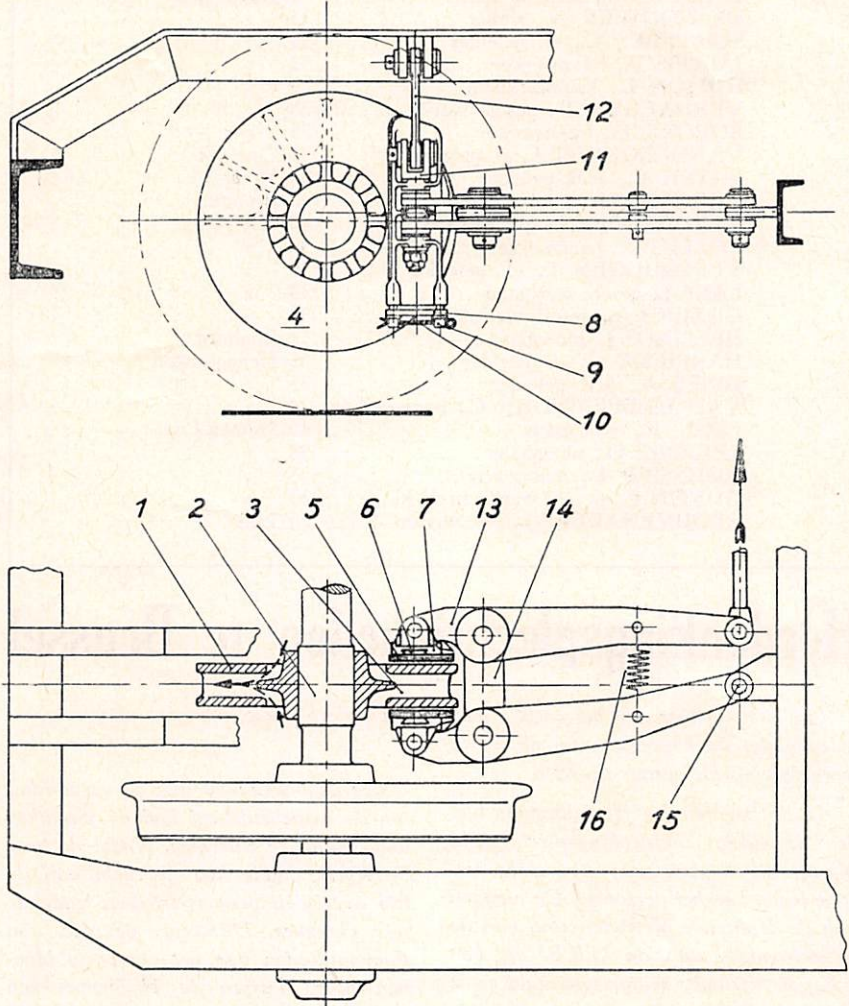
Deze remvoeringen (5) hebben, in nieuwe staat, een dikte van 16 mm. De oppervlakte bedraagt 300 cm². Zij mogen afslijten tot op een dikte van 5 mm. Iedere bekleding is op een tussenstuk (6) door middel van zes holle klinkbouten bevestigd. Dit zwaluwstaartvormig stuk wordt samen met de voering in de remdrager (7) geschoven en vastgezet door middel van een sluitstuk (8) en twee schroeven (9). Deze schikking laat de eenvoudige, gemakkelijke en betrekkelijk vlugge vernieuwing van de voeringen toe, zonder dat het nodig weze de bovendelen van de rem af te nemen. De schroeven (9) worden uitgevoerd in een zeer weerstandbiedende koperlegering om een gebeurlijke invreting van de remdrager te voorkomen. Het volstaat ze licht aan te spannen opdat de bekleding (5) zonder speling in de remdrager (7) zou passen. De schroeven zijn onderling verbonden door een lange gespleten pen (10).

Na verwijdering van de versleten bekledingen, kunnen de tussenstukken opnieuw dienst doen voor de nieuwe. Met het oog op het snel vervangen op de rijtuigen is het noodzakelijk over enkele stellen geklonken voerin-

gen te beschikken als wisselstukken.

De remschoenen hangen aan de bogie door middel van harpbouten (11), die in de remdrager (7) rusten. Deze remdragers, waarvan er een om een vast punt (15) kan schom-

snelheid, de drukking en de toestand van de omringende ruimte weze. Hier vindt men het voornaamste voordeel van de schijfrem die eenvormige vertragingen verwekt en dus ook gelijke remafstanden. Bovendien geschiedt



melen, terwijl de andere verbonden is met de remcilinder, worden aangedreven door remstangen. Tussen de remstangen is een contraveer (16) bevestigd, die de schijven van elkaar verwijderd houdt bij het lossen der remmen.

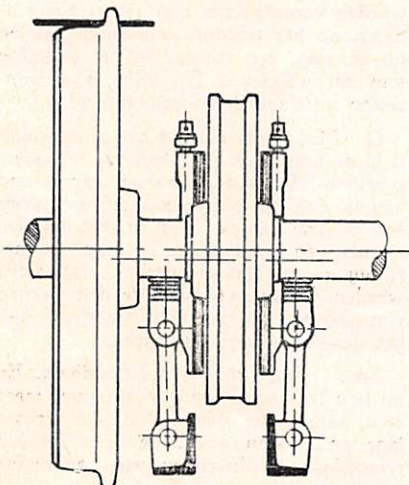
Als men lucht in de remcilinder perst, worden de bekledingen tegen de schijf (1) aangedrukt. Het vermogen van het in beweging zijnd rijtuig dat moet afgeremd worden, zet zich om in warmte veroorzaakt door de ontstane wrijving tussen de bekledingen en de schijf. Deze door de schijf grotendeels opgeslorpte warmte moet aan de omringende lucht worden afgestaan, voornamelijk dank zij de werveling ontstaan door de binnenste koelribben.

De gemiddelde wrijvingscoëfficiënt bedraagt 0,35. In tegenstelling met de gewone remschoen, blijft deze waarde nagenoeg constant welke ook de

de remming geluidloos, hetgeen door de reizigers wordt gewaardeerd.

De schijfrem is, evenals de schoenrem, afhankelijk van de adhesie van het wiel op de rail. Het rempercentage van een rijtuig moet rekening houden met het feit dat, wat ook de toestand van de rail is, het geen blokkeren van het wiel mag tengevolge hebben. Normaal is de adhesiecoëfficiënt tussen wiel en rail genomen op 0,15.

Het onderhoud van de remschijf is zeer eenvoudig. Er moet echter op gewaakt worden dat noch olie-, noch vetdruppels afkomstig van de bruggen en tandraden op de schijven vallen, want dit zou de waarde van de wrijvingscoëfficiënt wijzigen. De draaipunten van de spullen moeten geregeld geolied worden, zodat de remmen snel kunnen loskomen. Er dient op gewaakt dat de dikte der bekledingen niet onder de 5 mm. komt. De



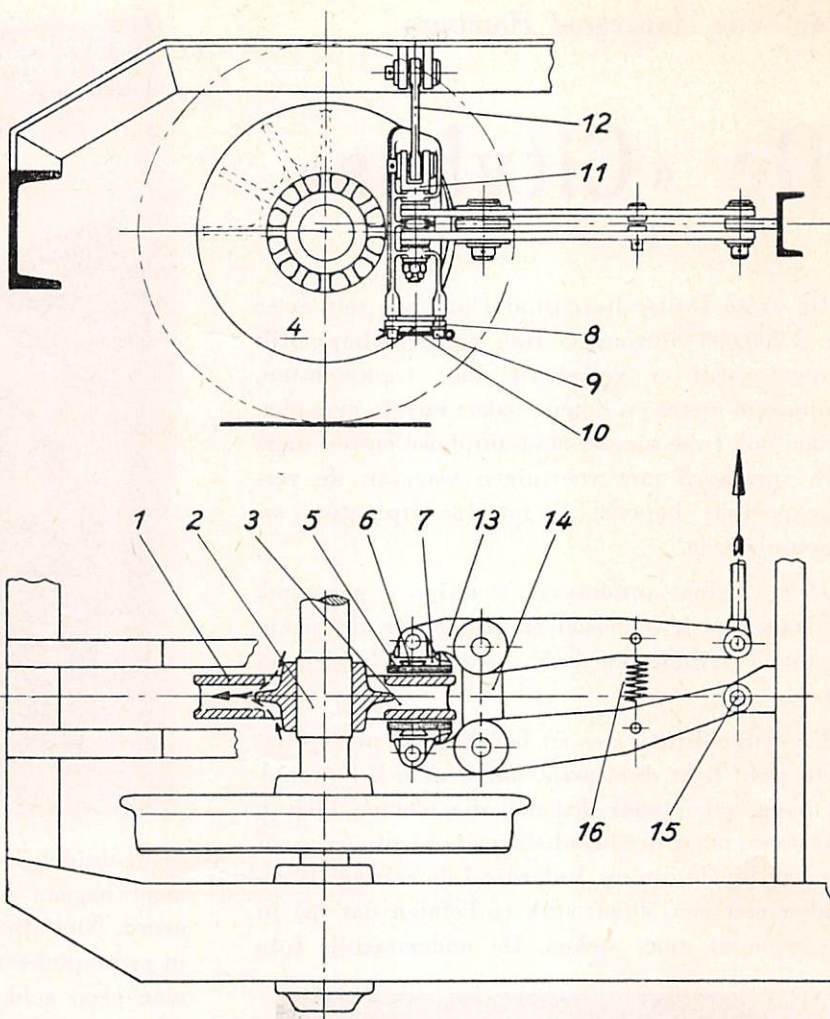
sleet van de voering hangt af van de krachten waaraan de rem wordt onderworpen. Deze krachten verschillen volgens de snelheid, de afstanden tussen de halten en het profiel van de lijn.

Niettegenstaande deze verschillende elementen, is de gemiddelde afstand afgelegd met dezelfde bekledingen tamelijk eenvormig per stelplaats.

Bij de montage dient men er op te letten dat de afstand tussen schijf en bekleding zo kort mogelijk weze, teneinde de snelheid der remming te verhogen en de slag in de cilinders en het luchtverbruik te verminderen. Er dient ook een systeem voorzien om de speling tengevolge van de sleet der bekledingen weg te nemen. Dit kan zowel met de hand als automatisch verwezenlijkt worden.

Bij de montage dient de ophangingsas van de remschoenen t.o.v. de schijven zorgvuldig geregeld, want een schuine montage zou onevenwichtige en snelle sleet der voeringen veroorzaken.

De schijfremmen krijgen heden ten dage meer en meer hun toepassing, zowel op de snelle railauto's en reizigersrijtuigen der spoorwegen als op de moderne tramstellen.



Een pluimpje voor onze Brugse busmannen...

In het recente nummer van 20 november van *Nieuwsblad — Touring Wegenhulp*, brengt de h. E. Taveirne, lid van de Vaste Commissie van Advies inzake Wegverkeer, hulde aan de autobusbestuurders van ons Brugs net, die, zegt hij « de voorrangregels in acht nemen zoals ze worden voorgeschreven door artikel 15 en 16 van de Wegcode ».

Na een vergelijking te hebben gemaakt tussen de standbeelden van Jan Breydel en Pieter de Coninck en dat van Eros op Picadilly Circus te Londen, waaromheen de rode autobussen zwenken, herinnert hij er aan dat het wegnemen van de tramsporen toegelaten heeft de middeleeuwse straatstenen, in de voornaamste straten, te vervangen door een mooi macadamdek.

« Een ander gelukkig gevolg van de verwijdering van de tramsporen : de **VOORRANG VAN RECHTS** is voortaan de vaste regel op de meeste kruispunten.

» In dat verband hebben we zelf met veel genoegen, toen we speciaal het drukke verkeer op de Grote Markt tijdens de Allerheiligendagen bekeken, opgemerkt dat de busmannen zelf die

voorrang in acht nemen en automatisch (door te vertragen of zelfs te stoppen) alle voertuigen van rechts doorlieten. »

« Wij nemen dan ook deze gelegenheid te baat om er andermaal op te wijzen dat de autobussen trolleybusbestuurders zowel de Verkeerscode moeten toepassen als om het even welke andere gebruiker van de openbare weg. »

« Inmiddels een applaus voor de Brugse busmannen en de verantwoordelijke leiders van de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen die het goede voorbeeld geven. »

...en een voor een tramontvanger uit het Brusselse

De heer Directeur-Generaal ontving onlangs een brief van een reiziger waarin deze de dienstvaardigheid prees van een onzer agenten, de ontvanger-bestuurder J. Vermaesen van de stelplaats van Londerzeel.

De reiziger vroeg aan de ontvanger een inlichting betreffende een straat te Londerzeel. Nadat de agent de inning had verzekerd, overhandigde hij aan de reiziger een stukje papier waarop hij een kleine schets had gemaakt van het plan van de omgeving.

Het is verheugend vast te stellen dat de voorkomendheid van onze agenten door de reizigers gewaardeerd wordt.

In de oude Hanzestad Hamburg.

De « Citybus »

De grote Duitse havenstad Hamburg telt meer dan 1.700.000 inwoners. Het gemeenschappelijk vervoer wordt er verzekerd door tramdiensten, autobussen, metro en boten. Sedert enkele maanden werden ook twee nieuwe stadsautobusdiensten ingewijd, verzekerd met voertuigen waarvan de vervoercapaciteit beperkt is tot 13 zitplaatsen en 5 staanplaatsen.

Deze kleine autobussen « citybus » genaamd, verplaatsen zich zeer snel en rijden van de maandag tot de vrijdag om de 5'; 's zondags rijden zij niet.

De eenheidsprijs per rit bedraagt 50 pf. Op het eerste zicht lijkt deze prijs, ongeveer 6 B.F., tamelijk hoog, zeker voor degenen die moeten blijven rechtstaan, maar deze eenheidsprijs biedt een groot voordeel bij de inning. Inderdaad de reiziger is gehouden met een 50 pf. stuk te betalen dat hij in een apparaat moet steken. De onderstaande foto



toont duidelijk dat de ontvanger-bestuurder slechts moet nagaan of het geldstuk wel wordt gedeponeerd. Niet alleen levert hij geen reiskaarten maar in principe heeft hij geen geld te verhandelen; hij mag geen geld in ontvangst nemen en zelfs geen wisselen. Te meer, de abonnementen en de vrijkaarten zijn niet geldig, evenmin als de overstapbiljetten.

Men begrijpt dat in deze voorwaarden aan iedere halte de inning in enkele seconden kan gebeuren.

De « Citybus » is niet alleen een snel vervoermiddel in het centrum van de stad maar moet vooral de zakenmensen, eigenaars van een auto ter hulp komen, die een aanzienlijk tijdverlies ondergaan bij het zoeken van een parkeerplaats voor hun wagen. Dat is de reden waarom deze citybussen drie grote parkings bedienen.

De Engelse dramaturg Shakespeare doet Richard III, koning van Engeland, uit het zadel geworpen tijdens een veldslag, uitroepen: « Mijn koninkrijk voor een paard ».

Heden is het edele dier van geen nut meer in het intense stadsverkeer. Wat de automobilisten wensen, is hun wagen zonder tijdverlies op een bepaalde plaats gaan stallen, en dan op comfortabele wijze naar hun bestemming vervoerd te worden.

De leiders van de Hamburger Hochbahn zijn dit verlangen tegemoet gekomen door het inleggen van de kleine, snelle citybussen.



Kan het praktischer ?

Uitreiking van eretekens

GROEP OOST-VLAANDEREN

Op zondag 16 november jl. werd in de mooi versierde eetzaal van het werkhuis te Destelbergen, overgegaan tot de uitreiking van burgerlijke eretekens aan agenten met 25 en 35 jaren dienst.

Op deze plechtigheid waren onder meer aanwezig : de heer Cosyns, directeur, de heer Vervaet, ingenieur, de heer Desmet, dienstoverste eerste klas, de heer Debergh, E., dienstoverste eerste klas, de heer Van der Plaetsen, technisch inspecteur en mejuffer Van Walleghem, maatschappelijke assistente.

Na een korte toespraak van de heer Cosyns werden de eretekens op de borst gespeld van 46 bedienden en werklieden. Bovendien werden 17 erkentelijkheidsbreloques van de N.M.V.B. aan de agenten met 35 jaar dienst uitgereikt.

Vermelden wij voornamelijk de aanwezigheid van agent Willems Richard, slachtoffer van een ongeval op de weg van het werk. Alhoewel hij zich moet bedienen



De heer Directeur Cosyns decoreert de h. Willems R.

van twee krukken om zich te verplaatsen, is hij niet teruggedeinsd om de reis te maken van Maarke-Kerkem (bij Oudenaarde) naar Destelbergen, ten einde zijn eervolle onderscheiding in ontvangst te komen nemen. Dit is voorwaar een mooi gebaar van wilskracht en gehechtheid aan de N.M.V.B.

Dat al de aanwezigen zulks naar waarde wisten te schatten, werd bewezen door de luidruchtige toejuichingen bij het verschijnen op het podium van agent Willems.

Na de uitreiking vond nog een gezellig samenzijn plaats, waarop door de gedecoreerden, die vergezeld waren van menig familielid, herinneringen uit hun loopbaan naar voren werden gebracht.

35 JAREN DIENST.

Burgerlijk Kruis 2^{de} klas.

Decoliere, M., meestergast 1^{ste} kl. ; Conings, P., klerk, 2^e kl ; Verbanck, H., klerk, 2^e kl.

Burgerlijke Medaille 1^{ste} klas.

Den Tandt, H., geschoold werkman ; Hoorickx, R., A.B. bestuurder ; Kerckaert, T., brigadier ; Vandevelde, A., El. geleider ; Deneve, J., hoofdontvanger ; Arents, M., keurwerkman ; Baert, R., A.B. bestuurder ; Deconinck, E., baanwerker ; Verwilghen, M., ontvanger ; De Poortere, A., ontvanger ; Roets, G., El. geleider ; Vandevelde, Th., geschoold werkman ; Bove, G., geschoold werkman 1^{ste} kl ; Bove, K., brigadier ; Bracke, J., El. geleider ; D'Hollander, P., keurwerkman ; Staelens, P. geschoold werkman 1^{ste} kl. ; Thienpont, A., keurwerkman ; Van Remoortel, M., koerman ; Willems, R., A.B.-bestuurder ;

25 JAREN DIENST.

, Burgerlijke Medaille 1^{ste} klas.

Steen, L. ; Vermeulen, J.

Burgerlijke Medaille 2^e klas.

Clauw, G. — Decock, D. — De Brucker, O. — De Wilde, G. — Keymeulen, A. — Drieghe, M. — Schiettecatte, J. — Van Acker, A. — Van Gendt, E. — Van Eetvelde, M. — Vereecken, O. — Demeyer, G. — Gyseleinck, R. — Rosseel, M. — Soetaert, A. — Temmerman, E. — Vandercruyssen, A. — Vandesande, A. — Hoedemackers, C. — Leloup, R. — Stautemas, A. — Van Snick, O. — Jacobs, O. — Van Damme, L.

GROEP WEST-VLAANDEREN

35 JAREN DIENST.

Burgerlijk Kruis 1^{ste} klas.

Gobin, J., technisch ingenieur.

Burgerlijk Kruis 2^e klas.

Vandemoortel, C., klerk 1^{ste} kl. ; Berteloot, M., statieverste 1^{ste} kl ; Desmet, H., klerk 2^e kl.

Burgerlijke Medaille 1^{ste} klas.

Baillieul, A., gesch. werkman 1^{ste} kl ; Bogaert, A., El. geleider ; Callemine, C., El. geleider ; Cloet, G., El. geleider ; Fauconnier, L., gesch. werkman 1^{ste} kl. ; Monteny, P., gesch. werkman ; Nassel, L., gesch. werkman ; Sinnaeve, J., El. geleider ; Vlaminck, J., El. geleider ; Hanssens, A., El. geleider ; Timmerman, H., A.B. geleider ; Ketels, L., dd. Hoofdontvanger ; Vanbelle, R., ontvanger ; Verstraete, K., gesch. werkman ; Van de Cavey, A., ontvanger ; Willeput, D., ontvanger ; Bedert, G., ploegbaas ; Cloet, H., gesch. werkman 1^{ste} kl. ; Delpiedsente, R.,

gesch. werkm. 1^{ste} kl.; Demey, J., A.B. geleider; Derre, R., A.B. geleider; D'Hoop, G., remmer; Esprit, G., hoofdontvanger; Hacke, G., remmer; Haerynck, M., El. geleider; Lanckriet, A., baanwerker; Mus, R., gesch. werkm. 1^{ste} kl.; Praet, R., Keurwerkm.; Quaertier, F., El. geleider; Robart, G., manœuvre; Tamsin, G., remmer; Van de Keere, G., remmer; Van Heckoutte, H., gesch. werkm. 1^{ste} kl.; Vlaeminck, P., half gesch. werk.; Van Gils, J., brigadier; Bonte, L., ontvanger; Coppens, L., manœuvre; Dupuis, L., gesch. werkm. 1^{ste} kl.; Kneuvelds, F., ontvanger; Nuytens, H., el. gel.; Porteman, F., ploegbaas; Quaghebeur, M., El. geleider; Verfaillie, A., El. geleider.

25 JAREN DIENST.

Burgerlijke Medaille 1^{ste} kl.

Kets, R.

Burgerlijke Medaille 2^{de} klas.

Bardyn, C. — Desmedt, A. — Kellner, H. — Verheye, L., Claeys, E. — Barbery, G. — D'Haene, J. — D'Haene, H. — Clybouw, G. — Molenbrink, E. — Paesbrugge, M. — Vandaele, W. — Vandenberghe, G. — Verbauwe, A. — Clybouw, C. — Goudesone, C. — Herremans, M. — Hubert, O. — Malysse, L. — Monbaliu, F. — Pauwels, R. — Strubbe, H. — Verhulst, O. — Sengier, L.

SOCIALE KRONIEK

HAD IK HET GEWETEN...

Hoe dikwijls, helaas, worden deze woorden gehoord in een bureel van de sociale dienst!

Dit kan nochtans vermeden worden. Hoe? Maar heel eenvoudig door het advies in te winnen van de Maatschappelijke Assistentente op het ogenblik dat zich een moeilijkheid voordoet.

De Maatschappelijke Assistentente, wij hebben het vroeger reeds gezegd, kan in vele gevallen tussen beide komen. Een raad van haar kan heel dikwijls een oorzaak van bezorgdheid of een erge teleurstelling voorkomen. Als voorbeeld geven wij het behoud van de rechten op de verschillende voordelen van de Maatschappelijke Zekerheid. Is het inderdaad niet pijnlijk te moeten vaststellen dat soms een belangrijk geldelijk nadeel wordt geleden, alleenlijk omdat verzuimd werd op tijd en stond een document in te dienen of de nodige stappen te doen.

Ten einde dergelijke onaangenaamheden te voorkomen, aarzelt niet langer beroep te doen op de Maatschappelijke Assistentente; zij is een veilige gids.

Om de contactname te vergemakkelijken, worden in verscheidene centra van ons net spreekuren voorzien.

Hierna vindt u een lijst met aanduiding van de plaatsen, dagen en uren van deze spreekuren.

GROEP ANTWERPEN.

Mej. Cornelissens, Maatschappelijke Assistentente :

- Merksem (Oude Barreel) : van 9 h. tot 12 h. en van 12 h. tot 12 h. 30 voor het personeel van het werkhuis, de dinsdag om de veertien dagen.
- Oostmalle (stelplaats) : van 10 h. 15 tot 11 h. 30, de tweede donderdag van de maand.
- Turnhout (stelplaats) : van 13 h. tot 15 h., de tweede donderdag van de maand.
- Rumst (stelplaats) : van 9 h. 30 tot 11 h., de derde vrijdag van de maand.
- Mechelen (stelplaats) : van 12 h. 30 tot 15 h. 15, de derde vrijdag van de maand.

N.B. — Zo de spreekuren niet op een werkdag vallen, wordt er geen vervanging voorzien.

GROEP OOST-VLAANDEREN.

Mej. Van Walleghe, Maatschappelijke Assistentente :

- Destelbergen (stelplaats) : van 9 h. 30 tot 12 h. 30, de eerste en derde vrijdag van de maand.
- Hamme-bij-Dendermonde (stelplaats) : van 9 h. 45 tot 12 h. 30, de derde dinsdag van de maand.

N.B. — Zo de spreekuren niet op een werkdag vallen, wordt er geen vervanging voorzien.

GROEP WEST-VLAANDEREN.

Mej. Van Walleghe, Maatschappelijke Assistentente :

- Oostende (stelplaats) : van 9 h. 30 tot 12 h., de 30^e van de maand of de betaaldag.
- Kortrijk (stelplaats) : van 10 h. 30 tot 12 h., de tweede vrijdag van de maand.
- Assebroek (stelplaats) : van 13 h. tot 15 h., de 10^e van de maand of de betaaldag.

N.B. — Zo de spreekuren te Kortrijk niet op een werkdag vallen, wordt er geen vervanging voorzien.

GROEP LUIK.

Mej. Spaas, Maatschappelijke Assistentente :

- Bitsingen (stelplaats) : van 9 h. tot 11 h., de eerste vrijdag van de onpare maanden.

N.B. — Zo de spreekuren op een feestdag vallen, worden zij op de volgende vrijdag verschoven.

GROEP LIMBURG.

Mej. Spaas, Maatschappelijke Assistentente :

- Hasselt (directie) : van 14 h. 30 tot 18 h., alle donderdagen.
- Tessenderlo (stelplaats) : van 12 h. tot 13 h. 30, de eerste vrijdag van de pare maanden.

N.B. — Zo de spreekuren niet op een werkdag vallen, wordt er geen vervanging voorzien.

GROEP BRABANT.

Mevr. Brocké, Maatschappelijke Assistentente :

- Brussel, 14, Wetenschapstraat (tel. 11.59.90), van 9 h. tot 11 h. 30, alle maandagen en zaterdag.

Mej. Spaas, Maatschappelijke Assistentente :

- Leuven (stelplaats) : van 12 h. tot 14 h., de tweede dinsdag van de maand.
- Kessel-Lo (werkhuis) : van 13 h. tot 14 h., de vierde dinsdag van de maand.
- Geldenaken (stelplaats) : van 11 h. 30 tot 12 h., de 20^e van de onpare maanden.

N.B. — Zo de spreekuren niet op een werkdag vallen, wordt er geen vervanging voorzien.

In geval u verhinderd zijt een bezoek te brengen aan de Sociale Assistentente, schrijft dan rechtstreeks aan volgend adres : N.M.V.B.-Sociale Dienst, 14, Wetenschapstraat, Brussel 4. Een korte uiteenzetting van de reden van uw schrijven kan dan wenselijk zijn.

Mochten de ontnuchterende woorden, waarmee onze bijdrage begon, de belangstelling hebben gewekt van de lezer. Dit is onze innigste wens.

DE NOBELPRIJZEN

Ieder jaar op 10 december heeft te Stockholm de plechtige uitreiking der Nobelprijzen plaats. Deze ceremonie wordt bijgewoond door de hoogst geplaatste personaliteiten van het land. De koning zelf overhandigt de prijzen. Leden van de koninklijke familie, ministers, ambassadeurs en vertegenwoordigers van vreemde mogendheden, het diplomatiek korps en de afstammelingen van de familie Nobel, alsmede vooraanstaande geleerden, kunstenaars en schrijvers zijn dan aanwezig.

De winnaars ontvangen, buiten hun geldprijs, een diploma en een gouden Nobelmedaille. Het is tevens de gewoonte dat de Nobelprijswinnaars tijdens de te hunner eer op touw gezette plechtigheden een voordracht houden over hun werkzaamheden. Op het groot banket, dat 's avonds plaats heeft, worden redevoeringen uitgesproken, waarbij de stichter van dit alles geroemd wordt.

Sedert de dood van de Zweedse nijveraar werden nagenoeg 220 Nobelprijzen toegekend aan wetenschapsmensen, politici, letterkundigen, enz.

Alfred Nobel was afkomstig uit een oud Zweeds boerengeslacht, een generatie van zeer verslandige en kunstzinnige mensen, die zich interesseerden voor de wetenschap, technische verbeteringen en uitvindingen.

De vader van Alfred (1801-1872) werd opgemerkt wegens zijn uitvindingen van allerlei oorlogstuigen, o.a. de mijnen. Tijdens de Krimoorlog werden zij met veel succes gebruikt en vader Nobel werd er rijk en beroemd door (1).

De twee oudste zoons, Robert (geb. in 1829) en Ludwig (geb. in 1831) verbeterden geweren en het daarvoor benutte kruit. Alfred, de jongste (geb. in 1833) was de verstandigste en oogstte het meeste succes. Hij financierde zelfs de zaken van zijn twee oudere broers.

Alfred Nobel was een zwijgzaam man, wilde geen biografische gegevens verschaffen aan eventuele journalisten, zelfs niet wanneer zijn eigen broer het hem vroeg. Als hij over zichzelf iets zegde, was het vol sarkasme.

Tot 1842 verbleef hij in het ouderlijk huis te Stockholm, maar daarna verhuisde de familie naar Sint-Petersburg (nu Leningrad). Hij bezocht geen enkele school, doch werd door privaatleraars onderricht. Hij werd ingenieur en ondanks zijn zwakke gezondheid doorreisde hij heel Europa en een groot deel van Amerika.

In 1863 bevindt hij zich weer te Stockholm en houdt hij zich bezig met de bestudering van de nitroglycerine. Reeds in 1862 was hij erin geslaagd een mengsel van poeder en nitroglycerine onder water te laten ontploffen. De springkracht van het poeder werd door deze samenstelling merkkelijk verhoogd. In 1868 bekomt hij daarvoor een prijs vanwege de Zweedse Academie voor Wetenschapen.

(1) Voor de biografische gegevens werd dankbaar gebruik gemaakt van een bijdrage verschenen in *Maandblad voor de Bell Telephone Personeelsclub*.



schappen. Vader Nobel echter maakt aanspraak op deze uitvinding, terwijl Alfred, de zoon, doorgaat voor de uitvinder van het dynamiet.

Op 3 september 1864 heeft er een ontploffing plaats in de fabriek op Hellenborg, met het gevolg dat deze totaal in de lucht vliegt. Zijn broer Ludwig kwam met vele arbeiders om het leven. De kracht van vader Nobel is gebroken en Alfred is het, die het hele bedrijf op zich neemt. Hij sticht een nitroglycerine-vennootschap en hiermee was de eerste nitroglycerinefabriek der wereld gesticht. Men nam echter de voorzorg de fabriek ergens ver weg van de bewoonde streken te bouwen.

In 1873 vertrekt hij naar Parijs, waar hij tot 1890 verbleef. Hij had er zijn laboratorium en rond 1888 krijgt hij een patent voor het rookzwakke nitroglycerinepoeder « Ballistit » genoemd, hetgeen groot opzien verwekt in de militaire kringen.

In 1889 bouwt hij ook in Italië een fabriek voor het zogenaamde « Nobelpoeder ». Frankrijk stond echter zeer verontwaardigd tegenover dit feit, omdat het juist op dat ogenblik in geen al te goede verstandhouding met Italië verkeerde. Men beval het laboratorium van Nobel te Parijs te sluiten en zo komt het, dat hij in 1891 naar San Remo vertrekt.

Driehonderd vijfenvijftig patenten op zijn naam vielen uit in het voordeel van de oorlogvoering, slechts een paar benaderen meer vredelievende doeleinden, o.a. de uitvinding van de synthetische rubber, guttapercha, vernis, kunstleder en zijde.

Rond 1876 komt Nobel in contact met Bertha von Suttner. In haar gedenkschriften schrijft zij : « Een gesprek met Alfred Nobel over de wereld en de mensen, over kunst en leven, over de problemen van de tijd en de eeuwigheid, was een geestelijk genot van hoge waarde. Zijn conversatie was fonkelend en zijn taal onberispelijk, hetzij hij Zweeds, Duits, Frans of Engels

sprak. Men kon moeilijk gissen, welke zijn moedertaal was, maar men kan hem niet gemakkelijk aan het praten krijgen. »

Nobel was een vijand van het gezelschapsleven met soirée's, banketten en uiterlijk vertoon. Nochtans was hij helemaal niet bekrompen van geest, maar eerder grootmoedig tegenover zijn medemensen. Hij haatte reclame en heeft er nooit in toegestemd zich te laten uitschilderen. Decoraties lieten hem koud, maar hij stelde toch het eredoctoraat, dat hij in 1893 te Upsala ontving, zeer op prijs.

In 1888 gebeurde er een vreselijke vergissing. Zijn tweede broeder was te Nice gestorven en de pers verkeerde in de waan dat het Alfred Nobel zelf was. Op het ogenblik vertoefde hij juist te Parijs. Hij reageert niet op deze tragische vergissing, sluit zich op en neemt kennis van de berichten, die de dagbladen over hem publiceren. De pers verkondigt eenstemmig de mening van de wereld : Nobel is een moordenaar, een slecht mens. Het is een zegen voor de maatschappij, dat hij dood is.

Iedereen verfoeide hem behalve de ondergeschikten, die in zijn diverse fabrieken werkzaam waren. In sommige fabrieken, waar hij op zeer kameraadschappelijke manier met het werkvolk omging, werd hij zelfs verafgodd. Alle arbeiders werden goed betaald en hadden allen, zonder onderscheid, van de hoogste tot de laagste, hun aandeel in de winst.

Na dit tragisch voorval begint het plan van de Nobelprijsstichting te rijpen. De uitvinder van het dynamiet heeft miljoenen verdiend en, omdat hij niet weet of het de vrede zal dienen, zal hij zijn miljoenen dwingen de vrede te dienen.

Sinds zijn zestigste jaar leed Nobel aan hartverzwakking, kwaal die steeds verergerde. Het is te San Remo, dat hij op 10 december 1896 sterft. Deze dag werd uitgekozen voor de jaarlijkse plechtige prijsuitreiking.

WAT IS DE NOBELPRIJS ?

Alfred Nobel was ongehuwd gebleven en had geen erfgenamen. Hij had het enorme bedrijf van zijn vader geërfd en een samenloop van omstandigheden, alsmede de gesprekken die hij voerde met de schrijfster van het toen beroemde boek « De Wapens Neer », de reeds vermelde Bertha von Suttner, een vurige vredespropagandiste, zouden hem aangezet hebben tot het schrijven van het beroemde testament, waarin vastgelegd wordt hoe zijn rijkdommen na zijn dood moesten verdeeld worden.

Dit testament luidt als volgt : « Ik wil dat na mijn dood het gehele kapitaal, dat ik in de Nobelondernemingen gestoken heb (450.000.000 B.Fr.) daaraan zal onttrokken worden en in soliede papieren zal worden belegd. Daarmee moet een fonds gesticht worden, waarvan elk jaar de rente als prijs toegekend moet worden aan diegenen, die de mensheid in de afgelopen twaalf maanden een grote dienst bewezen hebben, en wel zullen

vier delen toegewezen worden aan hen, die op het gebied van de natuurkunde, de scheikunde, de geneeskunde en de literatuur iets bijzonders gepresteerd hebben. Het vijfde deel moet echter worden toegekend aan degene, die het meest of het best gewerkt heeft voor de verbroedering der volkeren en voor de afschaffing of vermindering der staande legers, alsook voor het bijeenroepen en de verbreiding van de vredescongressen. Het is mijn uitdrukkelijke wil, dat deze prijsverdeling zal geschieden zonder aanzien van geslacht, van nationaliteit, ras of geloof. »

Dit testament was opgemaakt te Parijs, 27 november 1895, zonder de hulp van een rechtsgeleerde en daar zijn bezittingen over acht verschillende staten verspreid lagen, kon men pas in 1897 met meer bepaalde gegevens beraadslagingen beleggen. In 1901 was alles gereed en kon men de kandidaten laten opkomen.

DE TOEKENNING VAN DE PRIJS.

Elk jaar worden door de Nobelstichting duizenden brieven verzonden over geheel de wereld aan personen, die daartoe de vereiste competentie bezitten. Zij worden verzocht de kandidaten op te geven, die in aanmerking komen voor een Nobelprijs. Het zijn enkel de bestemmingen van dergelijke brieven, samen met de leden van de Nobelprijscommissies, die het recht hebben kandidaten voor te stellen. De voorstelling van de kandidaten is geheim en er wordt verondersteld dat het gebeurt buiten het weten van de kandidaat.

De voorsteller moet een door documenten gestaafd verslag ten gunste van zijn kandidaat afleveren. Vervolgens worden de kandidaten speciaal bestudeerd door de Nobelprijscommissies, in samenwerking met de Nobelinstituten. Na gedurende acht maand het voor en het tegen van iedere kandidaat te hebben onderzocht, worden de winnaars medegedeeld aan de Nobelprijsstichting. Deze inrichting maakt in de loop van de maand oktober en november, de namen van de nieuwe Nobelprijzen bekend.

Een kandidaat kan twee prijzen winnen, maar bij gebrek aan een verdienstelijk kandidaat, kan ook een prijs worden ingehouden. Kenmerkend is het dat de prijs voor de vrede reeds veertienmaal werd ingehouden. De prijs omvat een tiende van de interest van het kapitaal, na aftrek der onkosten en wordt in vijf gelijke delen verdeeld, die elk ongeveer 1.700.000 frank belopen.

Het is verheugend vast te stellen dat reeds zes landen de grote eer te beurt viel met een Nobelprijs te worden erkend, waarvan niet minder dan drie Vredesprijzen.

Het waren, in chronologische volgorde : Beernaert, A. (Vrede 1909), Maeterlinck, M. (Letterkunde 1911), Lafontaine, H. (Vrede 1913), Bordet, J. (Geneeskunde 1919), Heymans, C. (Geneeskunde 1938) en Pater Pire (Vrede 1958).

De N. M. V. B. liet een trolleybus bouwen...



Verleden jaar bestelde de Nationale Maatschappij, bij de firma Brossel, een trolleybuschassis, waarvan de elektrische tractieuitrusting geleverd werd door A.C.E.C.

Het koetswerk van dat voertuig werd gebouwd in het werkhuis van Hasselt. Het is identiek met dit van de autobussen Brossel, type A.98 DAR, die op het ogenblik in verscheidene exploitatiegroepen in dienst zijn en die ondermeer onze bijzondere diensten naar de W.T. verzekerden.

Het doel van deze verwezenlijking is, na te gaan in welke voorwaarden van de standaardconstructie van onze autobussen kan overgeschakeld worden naar de constructie van trolleybussen.

Daar de N.M.V.B. op het ogenblik geen trolleybusdiensten exploiteert, werd dit proefrijtuig gedurende enkele maanden in dienst gesteld op het net van de T.U.L.E. (Tramwegen van Luik en Omgeving), die het op zich genomen heeft de nodige proefritten te doen.

De Veiligheidswedstrijd

STAND VAN DE PLOEGEN OP 31 OKTOBER 1958.

Bij de start voor de laatste koers van 1958 overschouwen we de toestand van uit de hoogte, alsof we in een hefschroefvliegtuig waren gezeten. Onderstaande tabel wordt dan een brede snelweg die leidt naar het werk in volle VEILIGHEID.

werken sedert méér dan 3 jaar zonder één ongeval met werkverlet.

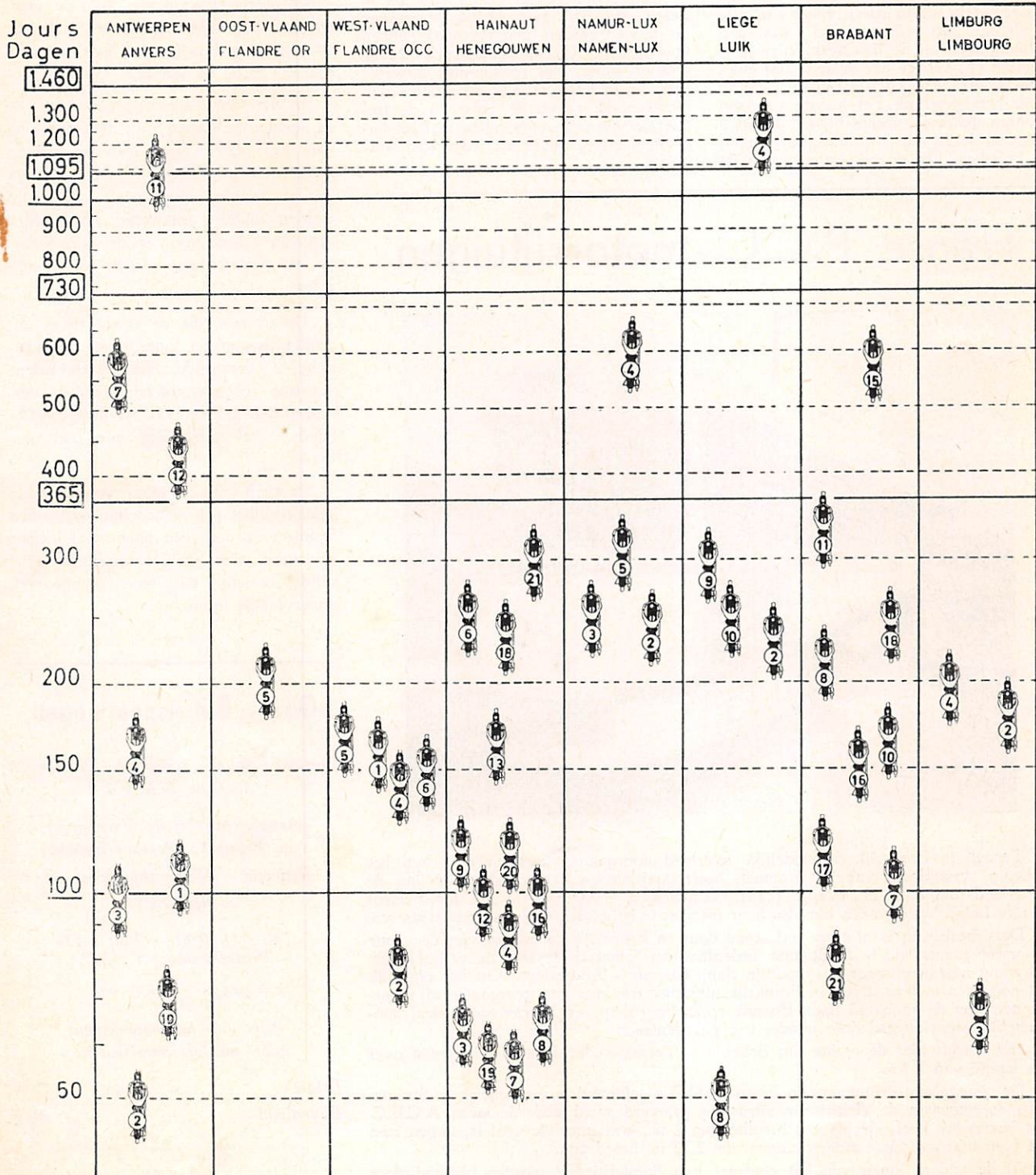
VIJF ploegen (uit drie verschillende Exploitatiegroepen) werken tussen 1 en 2 jaar zonder ongeval.

200 dagen; mochten zij weldra de gebeurtenis van « één jaar zonder ongeval » vieren.

Wij mogen de toekomst hoopvol tegemoet zien. Het zal en het moet nog beter in 1959. Want streven naar absolute Veiligheid moet ons aller leuze zijn.

TWEE ploegen van onze agenten

VEERTIEN ploegen overschreden de



Een onzer agenten gedood vóór zijn woning

Het is onweerlegbaar dat de winterperiode de weggevaaren nog verhoogt. De duisternis, het slechte weer, slijk en ijzel geven dikwijls aanleiding tot verkeerde manoeuvres en botsingen.

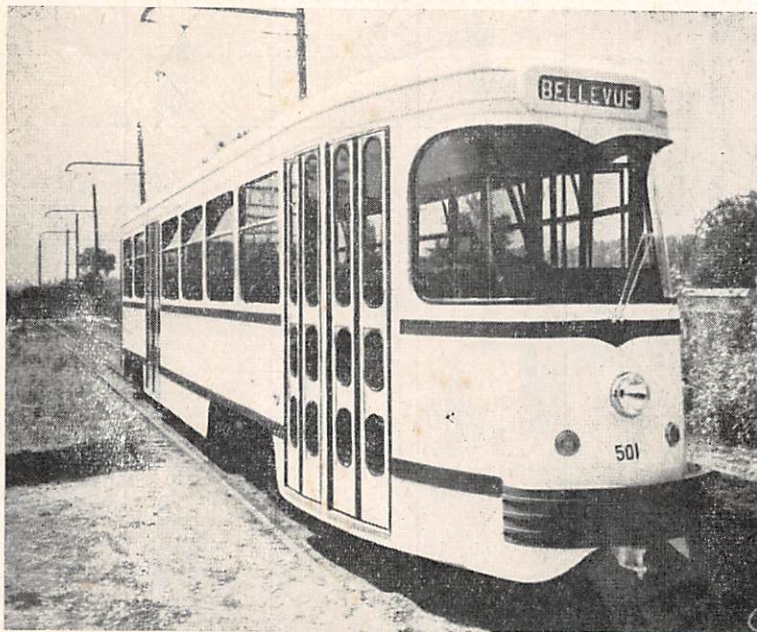
Nauwelijks is het slecht seizoen begonnen of reeds hebben wij de droeve plicht het overlijden te melden van een onzer autobusbestuurders, vader van acht kinderen, die gedood werd vóór zijn woning toen hij na het werk huiswaarts keerde. Hij volgde het fietspad dat gelegen is links van de weg, in de richting door hem gevolgd. Ter hoogte van zijn woning gekomen verliet hij het fietspad en stak de rijweg over om zijn woning te bereiken. Op de rechterhelft van de

weg werd hij gevat door een personenauto. Het slachtoffer werd, zwaar gekwetst, naar het hospitaal overgebracht, waar hij 's anderendaags overleed.

U kunt zelf de besluiten trekken uit dit ongeval.

Wij herinneren er echter aan dat in België, in 1957, zich 30.153 ongevallen op de weg van en naar het werk hebben voorgedaan. Rekening houdend met de relatief korte tijd gedurende dewelke deze weggebruikers aan de risico's zijn blootgesteld, geven de ernst en de frequentie van deze ongevallen stof tot nadenken, temeer daar zij ieder jaar ver-

Franse P.C.C.-motorrijtuigen



Terwijl in Frankrijk de stedelijke overheid doorgaans voorstander is van het volledig verwijderen van het tramnet, heeft daarentegen het stadsbestuur van de nijverheidsstad Saint-Etienne, met 181.000 inwoners en gelegen in het departement van de Loire, besloten één lijn van haar tramnet te behouden en het te moderniseren.

Deze beslissing is niet zo verbazend daar in Frankrijk de aanleg van de eerste spoorweg plaats had te St-Etienne. Inderdaad op 5 mei 1821 werd de vergunningsaanvraag ingediend voor de spoorlijn Saint-Etienne - Andrierieux. Op het ogenblik dat nog geen andere streek in Frankrijk uitgerust was met een georganiseerd spoorwegnet, kon de mijnstad Saint-Etienne reeds bogen op een spoorwegcomplex, aanvankelijk geëxploiteerd door middel van paardentractie.

Het betreft hier de rechte lijn Bellevue - Terrasse, die de stad doorkruist over een lengte van 7 km.

De nieuwe motorrijtuigen zijn Franse P.C.C.'s gebouwd in een fabriek te Straatsburg en waarvan de elektrische uitrusting geleverd werd door Jeumont A.C.E.C. Het koetswerk heeft slechts een breedte van 2 m., wat tamelijk smal is, indien men het vergelijkt met onze motorrijtuigen, die 2,32 m. breed zijn.

Al de andere lijnen van het stadsnet van Saint-Etienne worden bediend door autobussen.

Het gesproken dienstbericht

De directie van de Tramwegen van Antwerpen en Omgeving heeft onlangs voor de eerste maal gebruik gemaakt van een bandopnemer om aan haar agenten een dienstmededeling te verstrekken.

De tekst werd tevoren opgenomen. Het betrof een soort toespraak, die in de eerste plaats bestemd was voor de agenten van het rijdend personeel, maar die eveneens werd beluisterd door het personeel van de werkhuisen.

In deze tekst werd de aandacht van de agenten gevraagd voor de verzorging van hun betrekkingen met het reizend publiek om het gebruik van een gepaste en beschaafde omgangstaal. Tot slot werden enkele praktische voorbeelden gegeven van de vorm en de wijze waarop het woord dient gericht tot de reizigers.

De overste, die de eerste reeks uitzendingen van het « gesproken dienstbericht » verzorgde, kon verscheidene gunstige reacties noteren. Nadien verscheen deze tekst in extenso in « T.A.O.-band », het maandblad voor het personeel.

Er werd vastgesteld dat veel personen gemakkelijker een mededeling onthouden wanneer ze deze een paar maal hebben beluisterd, dan wel wanneer zij eenzelfde bericht, dat werd aangeplakt, oppervlakkig lezen.

Onze Buurtspoorwegen

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

Aangesloten bij de Vereniging van Belgische Personeelsbladen

Redactie : Wetenschapstraat, 14, BRUSSEL

Tel. : 11 59 90 — Post : 135 Postrekening : n° 32 27

Oplage : 7.100 ex.

Prijs van het abonnement voor niet-personeelsleden :

België 25 F
Buitenland 30 F

Drukkerij : GRAPHICA, Brussel