



De luifel op het Rogier-plein te Brussel.

ONZE BUURTSPOORWEGEN

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

Op het Rogierplein te Brussel

Gedurende jaren waren de reizigers, die onze elektrische diensten afwachten aan het eindpunt op de Bolwerklaan, in de nabijheid van het Rogierplein op het grondgebied van Brussel, blootgesteld aan weer en wind.

Dit behoort nu tot het verleden en bijgevolg is het onnodig de oorzaken uiteen te zetten waarom wij nooit toelating bekwamen om aldaar een schuilplaats voor onze klanten op te richten. Sedert oktober 1957 maken onze trams gebruik van de nieuw aangelegde lus en vertrekken vanaf de twee kaaien gelegen op het Rogierplein, op het grondgebied van de gemeente St-Joost-ten-Node.

Verleden jaar werd besloten tot de bouw van een schuilplaats en onze technische diensten kozen, na verscheidene ontwerpen te hebben bestudeerd, het gekleurd aluminium, met een merkwaardig decoratief effect.

De opvatting van de schuilplaats, die ingewijd werd op de vooravond van Kerstmis, bezit een zekere originaliteit; zij bedekt een kaailengte van 40 m. Het gewelf, dat de vorm van een vleugel heeft, rust op drie stalen pilaren met langs elke zijde 4,5 m. overbouw. De steunpilaren zijn bedekt met geribd en gebronsd aluminium, terwijl de zoldering in geëmailleerd aluminium is. De beide kleuren passen zeer goed bij mekaar.

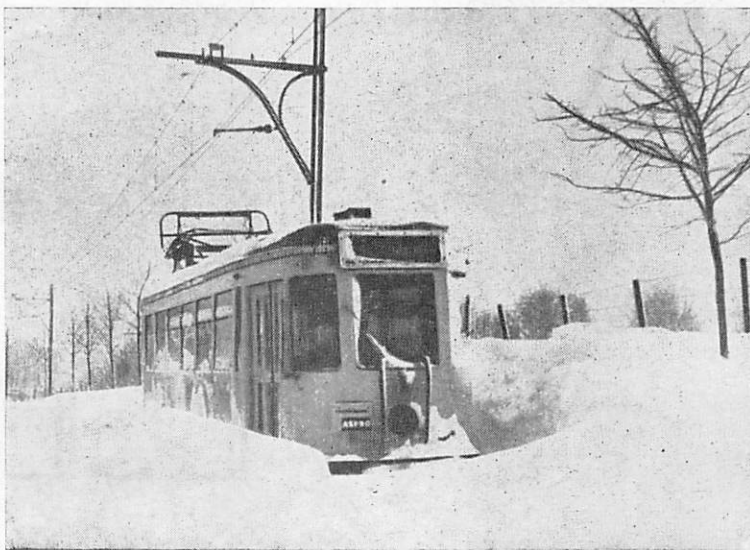
Wij zijn er ons wel van bewust dat sommige personen het ontbreken van schutsels, die dienst zouden doen als windscherm, zullen betreuren, evenals de onvoldoende bescherming, die geboden wordt door het dak. Maar een andere oplossing kon niet gevonden worden wegens de engheid van de kaai en de afmetingen van onze rijtuigen. De bouw van een overlangse wand zou de nuttige breedte van de kaai, die reeds onvoldoende is op



de puncturen, op een aanzienlijke wijze verminderen. Er kon inderdaad geen sprake zijn een schutsel aan te brengen zonder een voldoende veiligheidszone te bewaren tussen dat schutsel en de steenweg.

Zo werd ook, wegens de te geringe oppervlakte van de kaai, het aantal steunpilaren tot een minimum beperkt waardoor de draagwijdte van de vakken verhoogde. Hierdoor bekomt men trouwens een indruk van lichtheid, die gunstig aan doet voor de aanblik van het geheel.

Motorrijtuig in de sneeuw



Terwijl het weder, met Kerstmis en Nieuwjaar, tamelijk zacht was, begon de winter zijn offensief in het

begin van januari en viel ook de eerste sneeuw.

Op gans het net kenden onze

diensten moeilijke ogenblikken. Op verscheidene plaatsen werden de trams opgehouden door de ophoping van sneeuw op het spoor. Dat was het geval te Vreren, op de elektrische lijn Tongeren-Luik, waar, zoals nevenstaande foto toont, een motorrijtuig geblokkeerd werd en door het personeel moest worden verlaten.

Deze hindernissen doen zich in mindere mate voor bij onze autobusdiensten, daar deze om de hindernis heen kunnen rijden of afzien van de bediening van deze of gene gemeente, die tijdelijk afgezonderd is.

Het motorrijtuig en de spoortractor kunnen dat natuurlijk niet doen.

Indien dus, in het algemeen, de autobus meer mogelijkheden biedt in geval van hevige sneeuwval, ondervindt dit vervoermiddel daarentegen meer hinder van ijzel.

Verliezen wij echter niet uit het oog dat de rijm, die zich op de rijdraden vastzet, eveneens het verkeer stilletg door het buiten dienst stellen van de sleepcontacten van de pantograaf.

Niets is helaas volmaakt en het « ideale » voertuig is nog niet voor morgen.

17 februari 1934

De laatste audiëntie van Koning Albert



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 :

Nederlands : 7.100 ex.
Frans : 6.350 ex.

Prijs van het abonnement
voor niet-personeelsleden :

België 25 F
Buitenland 30 F

Drukkerij : GRAPHICA, Brussel

Een jaar na de dood van Koning Albert, thans 25 jaar geleden, publiceerde het dagblad *La Dernière Heure*, het interview dat wijlen de heer Leon Jacobs, Directeur-Generaal van de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen, had met Koning Albert, de dag zelf van diens overlijden.

Daar *Onze Buurtspoorwegen* pas na de tweede wereldoorlog werd gesticht, achten wij het gepast, ter gelegenheid van deze verjaring, het verhaal van dat laatste onderhoud van Koning Albert weer te geven.

Hier volgt een samenvatting van het artikel verschenen op 17 februari 1935.

De heer Leon Jacobs, Directeur-Generaal van de N.M.V.B., gevolg gevend aan een staatstelegram, bood zich rond 11 h. 's morgens op het Paleis aan.

Hij werd binnengeleid door kapitein Jacques de Dixmude. De Koning, in donkergrijs kostuum, was aan zijn bureau gezeten. Hij stond op en nodigde de heer Jacobs uit tegenover hem plaats te nemen.

Koning Albert vroeg hem, met zijn trage en diepe stem, inlichtingen over de financiële toestand van de Buurtspoorwegen en welke thans het exploitatiecoëfficiënt was.

De heer Jacobs had maar een paar ogenblikken nodig om zich rekenschap te geven van het feit dat de Koning goed gedocumenteerd was over het onderwerp van dat onderhoud. Hij stelde talrijke technische vragen over alle aspecten van het probleem : de modernisatie van het net, de elektrische tractie, de spoorauto's, het onderhoud van de sporen, de benzinemotors, de Dieselmotors — vooral op dat gebied zag men dat de Koning als een ervaren technicus sprak, de gemiddelde snelheid en de mededinging tussen weg en spoor.

De journalist vroeg aan de heer Jacobs : « Kan men zeggen dat Koning Albert groot ontzag inboezemde ? »

— *Zeker*, antwoordde onze Directeur-Generaal, *door de uitgebreidheid en de degelijkheid van zijn documentatie, maar niet door zijn houding. Wel integendeel, door een zekere gemoedelijkheid vanwege de Koning voelde men zich op zijn gemak. Hij bezag u onophoudelijk terwijl u sprak, maar zijn blik was niet intimiderend. Soms, wanneer hij zelf sprak, sloeg hij de ogen neer, zoals iemand die zijn gedachten wil concentreren.*

« *Zijt ge tevreden over uw personeel ?* » vroeg de Koning. *Op het bevestigend antwoord vervolgde hij : « Ge moet vooral waken over de aanwerving van het hoger kader. Het wordt steeds moeilijker bekwame mensen te vinden... de elite, die de grote administraties van de Staat moet leiden. »*

Wanneer de Directeur-Generaal aan de Koning mededeelde dat de Buurtspoorwegen en het groot spoor begrepen hadden dat zij in gemeenschappelijk akkoord moeten handelen, onderbrak hij hem :

« *U denkt dus aan coördinatie. Het is een goed nieuws dat U mij aankondigt. De twee nationale maatschappijen moeten elkaar verstaan, daar de twee netten een belangrijk deel van het nationaal patriomonium vertegenwoordigen. »*

HET « AFSCHIED » VAN DE KONING

Een weinig na half twaalf stond de Koning recht ; de audiëntie was ten einde. Hij begeleidde zijn bezoeker tot aan de deur van de ontvangstzaal. Hij scheen zeer voldaan, welgezind, de geest ontspannen, zoals iemand die na een morgen van arbeid, enkele ogenblikken ontspanning tegemoet gaat.

Een uur nadien vertrok Koning Albert in de richting van Marchelles-Dames...

Waarin bestaan de werkzaamheden van het Parlement?

Wijzen wij er allereerst op dat het Belgisch Parlement samengesteld is uit de Senaat en de Kamer van Volksvertegenwoordigers.

Om de vier jaar worden, in ons land de stemgerechtigden opgeroepen om over te gaan tot de verkiezing van de leden van Kamer en Senaat. Deze twee organismen hebben als voornaamste taak de belangen van de bevolking en van het land te behartigen en te verdedigen.

Maar zeer dikwijls wordt kritiek uitgebracht op hun werk.

HOE ONTSTAAT EEN WET ?

Dagelijks hoort u in de radio of leest u in de dagbladen mededelingen als : « Het wetsvoorstel tot wijziging van zekere bepalingen aan de wet... werd aan de bevoegde commissie overgemaakt » of « De Kamer is overgegaan tot de bespreking van het wetsvoorstel waarbij het rustpensioen... » of nog « Een amendement ingediend door de heer X... werd verworpen ».

Weinigen echter begrijpen ten volle de betekenis van deze geregeld weerkerende uitdrukkingen, en, om onze lezers een klaardere kijk te geven op de parlementaire bedrijvigheid, volgt onderstaand een bondig overzicht over de werking van onze Wetgevende Macht.

Een **wetsvoorstel** is een initiatief dat uitgaat van een lid van een van beide Kamers. Alvorens een voorstel kracht van wet kan krijgen moet het de drie trappen van de Wetgevende Macht doorlopen hebben, t.w. de Kamer, de Senaat en de Regering (in naam van de Koning). Indien een van deze drie lichamen het wetsvoorstel heeft goedgekeurd, krijgt het de naam van **wetsontwerp**. Een voorstel, dat ingediend wordt door de Regering wordt steeds als wetsontwerp beschouwd.

Het voorstel wordt eerst door de indiener of opsteller bij het bureau van de Kamer of Senaat « ter tafel neergelegd ». Het voorstel wordt dan al of niet in overweging genomen.

HET COMMISSIEWERK.

Eens dat een wetsvoorstel in overweging genomen is, wordt het overgemaakt aan de bevoegde commissie. Het werkterrein van een commissie stemt overeen met dat van een Ministerie ; zo zal een wetsontwerp dat betrekking heeft op een verkeersvraagstuk overgemaakt worden aan de commissie van Verkeerswezen. Deze commissies, zowel in de Kamer als in de Senaat, zijn samengesteld uit leden, die ter wille van hun studiën, ambtsbezigheden of ondervinding, een zekere competentie hebben op een of ander gebied.

Het commissiewerk is van groot belang in de parlementaire bedrijvigheid. De beraadslagingen hebben een vertrouwelijk karakter, de tussenkomsten van de leden worden niet bij name vernoemd en de besprekingen van elk probleem verlopen er normaal

kritiek, die grotendeels voortvloeit uit een onvoldoende kennis van de opdrachten, die de parlementsleden te vervullen hebben.

Welke zijn nu de voornaamste werkzaamheden van de leden van Kamer en Senaat ?

Deze bestaan hoofdzakelijk in de bespreking en de stemming van wetsontwerpen, namelijk deze betreffende de begrotingen voor de ontvangsten en uitgaven van de Staat, en wetsvoorstellen, en in de waakzaamheid over het regeeringsbeleid, die zich uit in de vorm van interpellaties.

kalmer dan in de openbare bespreking.

Dezelfde procedure wordt toegepast voor een wetsontwerp, alleen moet het niet in overweging genomen worden en kan het dus rechtstreeks aan de bevoegde commissie worden overgemaakt.

DE OPENBARE BESPREKING.

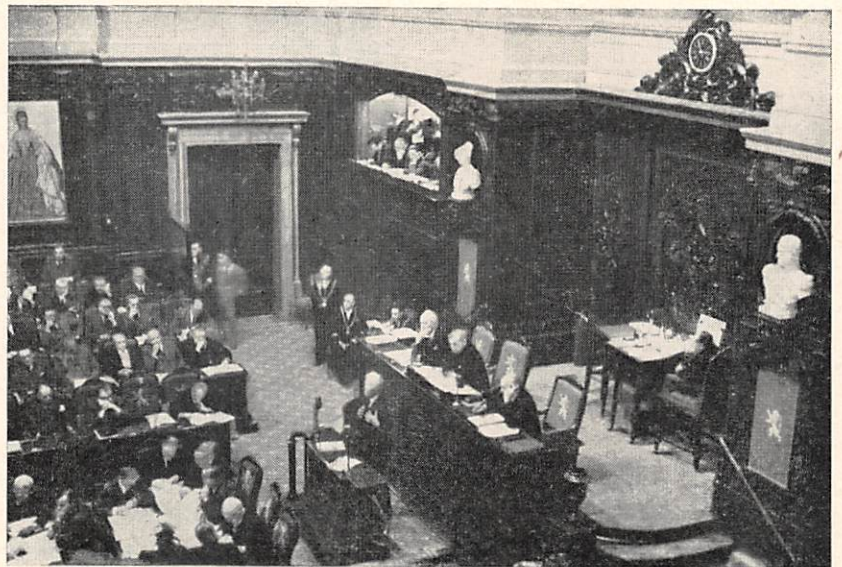
Van het ogenblik dat de commissie met haar werk klaar is, volgt de algemene bespreking in de openbare vergadering.

Een voorstel of ontwerp dat uit verscheidene artikelen bestaat, wordt artikelsgewijze besproken en gestemd, om ten slotte nogmaals in zijn geheel ter stemming te worden gelegd.

De parlementsleden kunnen evenwel wijzigingen aan de voorgelegde teksten voorstellen, die dan door de vergadering aangenomen of verworpen worden. Deze wijzigingen noemt men **amendementen**.

Zodra het geheel van het voorstel of ontwerp gestemd is, wordt het naar de andere Kamer verzonden. De hele procedure (onderzoek in de commissie, verslag, openbare bespreking) wordt aldaar hervat.

Zo echter een van beide Kamers een wijziging aan de haar voorgelegde tekst aanbrengt, dan moet het ontwerp terug naar de andere Kamer. Inderdaad, een toekomstige wettekst mag slechts het Parlement verlaten wanneer én de Kamer én de Senaat



DE VERGADERZAAL VAN DE SENAAAT.

Vooran in de zaal, hoog boven de vergadering uit, zetelen de Voorzitter en twee secretarissen. Achter hen zit de griffier, de hoogste ambtenaar van het Parlement, die de besluiten en de stemmingen van de vergadering acteert en de Voorzitter bijstaat bij de behandeling van de dagorde.

Het spreekgestoelte, vlak voor het Bureau, staat ter beschikking van al de leden, hoewel het reglement toelaat van op de eigen plaats te spreken.

Vóór het spreekgestoelte, in het centrum van het halfroond, staat de tafel van de stenografen van de « Handelingen », die een achttal dagen na elke vergadering verschijnen en die een woordelijke weergave brengen van de bespreking.

Iets lager nemen de redacteurs plaats van het zgn. Beknopt Verslag. Achter het Bureau bevinden zich de marmeren borstbeelden van Koning Leopold I en van Koningin Louise-Marie.

Links boven, een van de twee loges voorbehouden aan de journalisten.

zich over een absoluut-gelijklopende tekst hebben akkoord verklaard.

Wanneer een ontwerp ten slotte de hele parlementaire cyclus heeft doorlopen, wordt het aan de Koning voorgelegd, die de wet bekrachtigt en afkondigt.

Behoudens andersluidende schikkingen, wordt de wet van kracht tien dagen na de verschijning in het « Staatsblad ».

DE INTERPELLATIES.

Naast het opmaken en goedkeuren van nieuwe wetten hebben de Kamer en de Senaat ook tot taak te waken over het beleid van de Regering.

Van deze taak kwijten zij zich in de vorm van interpellaties. Een interpellatie is dus een bespreking waarbij een lid van de vergadering zijn beklag

doet bij de Regering over een bestaande toestand; een genomen beslissing of een bepaald feit waartegen de interpellant bezwaren heeft.

De Minister, tot wiens bevoegdheid het besproken onderwerp behoort, is vanzelfsprekend bij die tussenkomst aanwezig. Hij kan zich doen bijstaan door ambtenaren van zijn departement, want zodra de interpellant met zijn uiteenzetting klaar is, wordt van de Minister verwacht dat hij duidelijk en omstandig zijn beleid rechtvaardigt.

Dergelijke vragen om inlichtingen komen vrij veelvuldig voor en kunnen handelen over de meest uiteenlopende onderwerpen zoals de afschaffing van een spoorlijn in West-Vlaanderen, de maatregelen ter bestrijding van de werkloosheid, de oplossing van de havenproblemen of zelfs punten van lokaal en ondergeschikt belang.

Indien de verklaring van de Minister geen voldoening schenkt aan de vergadering, dan kan deze, door het weigeren van haar vertrouwen, de Minister er zelfs toe brengen zijn ontslag aan de Koning aan te bieden.

BESLUIT.

Het politiek regime, in voege in ons land, laat in het Parlement een vertegenwoordiging toe van alle sociale klassen en van elke politieke opvatting.

Bovendien is deze vertegenwoordiging min of meer evenredig aan de belangrijkheid van de stemmen bekomen bij de wetgevende verkiezingen en mag men zeggen dat de samenstelling van het Parlement een weerspiegeling is van de opinie van het land zelf.

De autobus verdringt de spoorauto op de lijn Vielsam-Lierneux

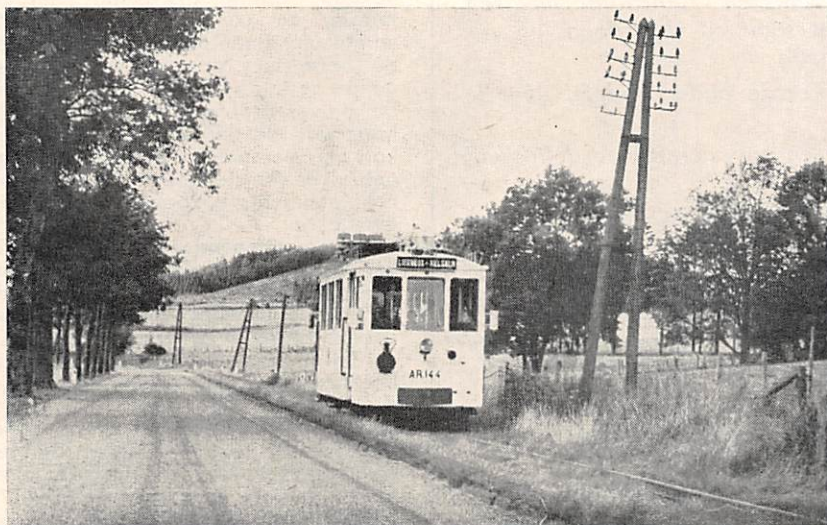
Op de spoorlijn Vielsalm-Lierneux, die sedert 6 oktober 1935, geëxploiteerd wordt met spoorauto's, werd alle reizigersvervoer gestaakt vanaf 28 september 1958.

De afstand, per buurtspoor, van Vielsalm naar Lierneux bedraagt 15 km 300; de spoorlijn, die deze

slechts in 1901. De lijn werd geopend, met stoomtractie, op 23 oktober 1904.

De stoomdienst werd in 1932 afgeschaft en vervangen door een autobusdienst, die werd toevertrouwd aan de firma R. Lange en Cie van Pepinster.

De exploitatie met autobussen



dicht bij de grenzen van Duitsland en het Groot Hertogdom Luxemburg gelegen lokaliteiten verbond, was gans afgezonderd en had geen enkele verbinding met een andere buurtlijn.

De inoverwegingneming van de lijn werd bekomen in 1897, maar de N.M.V.B. bekam de vergunning

duurde ongeveer drie en één half jaar, en toen was het de beurt aan de spoorauto's.

Bovenstaande foto, genomen door een Nederlands liefhebber, de heer van Dam, toont een spoorauto in de omgeving van Salmchâteau in de maand augustus 1958.

De Eerlijkheid van onze Agenten

De dienst van het Personeel van de Groep Brabant zond ons een lijst met de opsomming van enkele gevallen, waaruit weer eens de eerlijkheid van onze agenten blijkt.

Daaraan verlenen wij graag ruchtbaarheid en feliciteren tevens de belanghebbenden :

AUSSELOOS, Edw., ontvanger-bestuurder (stelplaats Tienen) vond in de autobus een beurs inhoudende 3.000 F. Deze som kon onmiddellijk aan de eigenaar terugbezorgd worden.

VAN DER STUKKEN, Aug., ontvanger (stelplaats Wemmel) vond in het rijtuig een bankbriefje van 500 F en stelde zijn vondst dadelijk ter beschikking van de eigenaar.

DRAPPIER, H., autobus-bestuurder (stelplaats Geldenaken) vond in de late avond op de straat te La Bruyère, een briefentas en bestelde deze nog dezelfde nacht aan zijn eigenaar, die het Bestuur van deze eerlijke daad op de hoogte stelde in zeer lovende bewoordingen.

DEGUELLE, J., autobus-bestuurder (stelplaats Geldenaken) vond in zijn autobus een geldbeugel, die de som van 1.850 F inhield en kon deze onmiddellijk aan de rechtmatige eigenaar overhandigen.

VANDEN CRUYCE, J. (stelplaats Wemmel), vond in het tramrijtuig dat hij bediende, de som van 5.120 F in een open omslag. Hij spoedde zich deze vondst in de stelplaats te bezorgen, waar de gelukkige eigenaar weer terug in het bezit kwam van deze belangrijke som.

MASSART, G. (stelplaats Tienen), vond te Leuven de som van 6.000 F. De politie werd onmiddellijk verwittigd en de eigenares, die intussen van haar verlies aangifte had gedaan, kwam aldus terug in het bezit van haar eigendom.

Mijnheer de autobusbestuurder,

Ziet U, ik ga iedere week met de bus naar de stad om boodschappen te doen.

Meermaals is mij uw werkwijze opgevallen en deze mag gerust als voorbeeld dienen voor al de andere bestuurders.

Bij het bedienen van de oudjes heb ik U bewonderd voor uw dienstvaardigheid. Als het nodig is, wacht U met weggrijden totdat ze gezeten zijn.

Ook aan het uitstappen wijdt U volledige aandacht en U zult nooit vertrekken vooraleer de deuren te sluiten.

Met beleefdheid worden de reizigers door U bediend en de nodige inlichtingen worden hun met klaarheid verschaft.

Uw manier van rijden is ook te bewonderen.

Bij het voorsteken zijt U voorzichtig. U verspert nooit de baan. U houdt steeds de uiterste rechterzijde van de weg.

Uw hoffelijkheid is opvallend. U vergemakkelijkt de beweging van diegene die U voorsteekt met U rechts te houden en niet te versnellen.

In de bochten of op een hellingtop steekt U nooit voor.

U eerbiedigt de voorrang van rechts en U schenkt de nodige aandacht aan de verschillende aanwijzingstekens op het wegdek.

Ik begrijp goed dat de taak van de bestuurders niet gemakkelijk is.

Maar niettemin hebt U uw taak lief. Uw verantwoordelijkzin en uw vakkennis getuigen hiervan.

Door vrijwillige onvoorzichtigheden worden tegenwoordig zoveel ongevallen veroorzaakt.

En ja, een veel voorkomende oorzaak van misdadige onvoorzichtigheid is het alcoholgebruik.

In een tijdschrift las ik volgend artikel :

« Een decembernacht omstreeks 1 u. 30. Lichte nevel, strenge vorst. Voertuig komt terug van kermis. Rijdt tegen een hoge snelheid. Wijkt in een bocht naar links uit. Aanrijding met een tegenligger die rechts rijdt. Een persoon op slag dood, en zes gewonden waaronder vier zeer ernstig.

» De schuldige bestuurder verkeerde onder invloed van de drank. »

Onmiddellijk dacht ik aan U en uw verantwoordelijkheid alsook aan deze van al uw collega's.

Wat een vreselijk drama ware het geweest, indien dit zou gebeurd zijn met een bus!

Ook, zo een van uw collega's een glaasje teveel gedronken heeft raad hem dan a.u.b. af, achter het stuur plaats te nemen.

Beste bestuurder, ik heb U deze brief geschreven om U te bedanken voor de vriendelijkheid, de hulpvaardigheid en de hoffelijkheid, welke U steeds betoont.

Ik dank U bij voorbaat, in naam van vele huismoeders.

EEN HUISMOEDER.

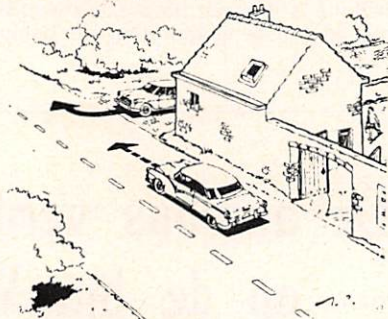
Ware het normaal dat deze brief bij U thuis besteld werd ?
Dan zijt U een flinke bestuurder.

Zoniet, denkt even na...

IK BEN IN MIJN RECHT

Door een beroep te verwerpen met betrekking tot een voorrangskwestie heeft het Hof van Verbreking geoordeeld dat het feit « wettelijk voorrangsgenieter » te zijn, er niet van ontslaat de voorzichtigheidsmaatregelen te nemen die door de omstandigheden worden opgelegd.

De toestand was de volgende. Op de rechterkant van de baan Saint-Hubert - Rocogne kwam een bestuurder uit een kleine verharde weg, die niet gesignaleerd was, noch zichtbaar voor de weggebruikers komende van Saint-Hubert en verborgen was door een gebouw. Vermits er geen verkeersteken, noch dubbele rijbaan, noch tramlijn, enz., zijn die het mo-



gelijk maken de voorrang toe te kennen aan de ene of de andere van de twee wegen, zijn de nationale baan en de kleine weg van gelijke belangrijkheid en is het algemeen principe van de voorrang van rechts er van toepassing. Dus moet de weggebruiker van de nationale baan Saint-Hubert - Rocogne theoretisch doortocht verlenen aan de weggebruiker van de kleine weg, die rechts van hem uitkwam (zie fig.).

Als gevolg van de aanrijding welke daar heeft plaats gehad, heeft in beroep de correctionele rechtbank van Neufchâteau de weggebruiker van de baan met druk verkeer in het gelijk gesteld, omwille van het feit dat de verharde weg zodanig onzichtbaar was, dat hij er het bestaan niet kon van vermoeden en dat de weggebruiker van de kleine weg dus voor hem een niet te voorziene hindernis uitmaakte.

Het is integendeel de weggebruiker komende uit de kleine weg die verantwoordelijk werd geoordeeld. De rechtbank was van mening dat deze bestuurder die van de streek is en die de plaats kent, een overtreding heeft begaan tegen artikel 26, 1^o, van de Wegcode door de verkeersweg Saint-Hubert - Rocogne op te rijden zonder zich te bekommeren om de weggebruikers die van links konden komen en voor hem nochtans te voorziene hindernissen zijn, gelet op de belangrijkheid van de baan Saint-Hubert - Rocogne en het feit dat de kruising niet is aangeduid, noch zichtbaar voor de weggebruikers komende van Saint-Hubert.

Het ware wenselijk dat deze heel logisch genuanceerde beslissing de weggebruikers tot nadenken zou stemmen die een beetje te lichtzinnig zeggen : « Ik ben in mijn recht, dus ik rijd er maar op los ».

(Uit « Via Secura ».)

Dronkenschap aan het stuur

Op uw gezondheid !

Het staat vast dat het aantal verkeersongevallen, te wijten aan oorzaken van dronkenschap, bestendig toeneemt.

Tot 15 april 1958 werd de dronkenschap aan het stuur beteugeld en gestraft krachtens verscheidene wetten, maar deze hadden enkel betrekking op de duidelijk te herkennen dronkenschap, de toestand van iemand, die zich zodanig onder de invloed van de drank bevindt, dat hij geen bestendige controle meer heeft over zijn daden.

Alzo stonden de rechters, in menig geval, onmachtig voor ongevalen veroorzaakt door bestuurders, die zonder dronken te zijn, in de zin zoals hierboven bepaald, nochtans in een staat van alcoholische verdooving waren, die hun opmerkzaamheids- en nauwkeurighedsvermogen en de snelheid van hun reflexen beïnvloedde of verminderde.

De wet van 15 april 1958 stelt voortaan een bestuurder in overtreding wanneer hij 1,5 gr. alcohol per duizend, in het bloed heeft.

De nieuwe wet voorziet niet alleen de voorwaarden waarin een bestuurder, die een ongeval heeft veroorzaakt, kan onderworpen worden aan een bloedproef, maar zij heeft ook het bedrag van de boeten en de duur van de gevangenisstraf verhoogd.



« Wordt de dader van de misdaad of van het wanbedrijf op heterdaad betrapt, dan kan de procureur des Konings een geneesheer gelasten de medische vaststellingen te doen omtrent de staat van dronkenschap van de vermoedelijke dader en van het slachtoffer van het misdrijf. Hij kan de geneesheer opvorderen om een bloedproef te verrichten. »

« De procureur des Konings, de officieren van gerechtelijke politie, hulpofficieren van die magistraat, het personeel van het rijkswachtkorps, alsmede de ambtenaren en beambten van de plaatselijke politie kunnen bij een verkeersongeval, wanneer in hoofde van de vermoedelijke dader van het ongeval of van het slachtoffer indiciën van overtreding voorhanden zijn, een geneesheer opvorderen om op deze persoon een bloedproef te verrichten. »

Wij willen vooral de aandacht van het personeel van de beweging trekken op de verantwoordelijkheden, die zij dragen en op de ernst van de straffen waaraan zij zich blootstellen ingevolge het gebruik van alcoholische dranken, zelfs indien zij menen, na gedronken te hebben, geen enkele vermindering van hun reflexen te onervinden.

Inderdaad, sommige personen bieden meer weerstand dan anderen, maar niettemin hebben zij toch een verhoogd alcoholgehalte in het bloed, dat onverbiddelijk zal vastgesteld worden door ontleding in geval van bloedproef.

BESTUURDERS

De N.M.V.B. heeft zware straffen voorzien, die kunnen leiden tot de afzetting, voor de agenten, die aangetroffen worden in staat van dronkenschap. U weet nu ook dat ge u eveneens blootstelt aan zware strafrechtelijke sancties.

WELK ZIJN DE GEVOLGEN VAN HET ALCOHOLGEBRUIK ?

Na de maagwand te hebben geprikkeld moet de alcohol door de lever omgezet worden in suiker; welnu deze kan slechts 0,15 gr alcohol per uur verwerken. Een percentage van de ingenomen alcohol blijft dus gedurende uren in het bloed, dat bestendig door de hersenen loopt. Welnu, het is in dat zenuwcentrum dat de uitwerking van de alcohol het meest kwaadaardig is; de schuchterheid verdwijnt, het waar karakter van iedereen komt beter tot uiting, de slechte instincten komen vrij en het oordeelkundig vermogen verzwakt.

Dat laatste is nu juist het ergste daar, wanneer wij geen zelfcontrole meer bezitten en wanneer het oordeelkundig vermogen verstoort, wij denken een werk beter te kunnen doen dan wij dat in werkelijkheid doen.

Wij hebben allen behoefte aan ontspanning en een pint goed bier, genomen in gezelschap van vrienden, NA HET WERK, is niet te versmaden; maar dan moogt ge niet nalaten een stevige maaltijd te nemen en ge begrijpt dat het gevaarlijk is te drinken vóór de aanvang van een werk, dat nauwgezetheid en handigheid vereist zoals bijvoorbeeld het besturen van een autobus.

DE ALCOHOL IN HET BLOED

Concentratie van de alcohol.

Men verstaat door alcoholische concentratie, de hoeveelheid zuivere alcohol in een liter bloed. Wanneer een ontleding, gedaan in een laboratorium, het percentage alcohol bij een bestuurder heeft vastgesteld op 1,9 per duizend, werd bij deze ontleding 1 gr 9 alcohol gevonden per kilo bloed.

Belangrijkheid van de graad van concentratie.

Hoemeer alcohol er geconcentreerd is, hoe heviger zijn inwerking is op de hersenen. Zoals de ether en de chloroform is ook de alcohol een verdovend middel. Hij oefent een verdovende invloed uit op het centraal zenuwstelsel.

Opsporing van het alcoholgehalte in het bloed.

Het alcoholgehalte in het bloed daalt gemiddeld met 0,15 gr per uur. Vertrekend van deze cijfers kan men door een eenvoudige formule berekenen, welk het alcoholgehalte van het bloed van een bepaald persoon was, zelfs wanneer uren verlopen zijn tussen het ogenblik waarop een ongeval heeft plaats gehad en het ogenblik waarop het bloed werd getrokken.

De invloed van het gewicht van de verbruiker.

Hoe zwaarder een persoon weegt, hoemeer vochtige elementen hij bevat. Een man van 100 kg, die drie borrels gedronken heeft, zal een kleinere verhouding alcohol in het bloed hebben dan een dame van 50 kg, die dezelfde hoeveelheid heeft gedronken. Dat is een van de oorzaken waarom dames en jeugdige verbruikers vlugger onder de invloed van de drank zijn.

De zwaarlijvige hoopt de alcohol op in zijn vet. Deze alcohol, om te worden verwerkt door de lever, moet eerst langs het bloed passeren om daarna in te werken op de hersenen.

Is gruwelpropaganda aan te raden ?

Zoals wij uit een reeks voorbeelden zullen uitmaken, is het hoofdzakelijk in Amerika, en vooral door de automobilistenverenigingen en de gemeentebesturen, dat de afschrikking gebruikt wordt om indruk te maken en te trachten de onvoorzichtige bestuurders te verbeteren.

In de eerste plaats treft men in talrijke dagbladen de publicatie van gruwelfoto's aan en is de propaganda afgestemd op « bloed en tranen ».

Uit een brochure, uitgegeven door de « American Automobile Association » (A.A.A.) onder de titel : « Hoe beschermen de steden de voetgangers ? » halen wij enkele eigenaardige propagandamiddelen aan.

Te Cleveland werd het been van een gediensig voetganger voor de schijn met zwachtels omwonden. De « gekwetste » werd in een invalidenwagentje geplaatst dat door een politieofficier door de straten van de stad werd geduwd ; op zijn knieën rustte een bord met de woorden : « Ik was een onvoorzichtig voetganger ».

Te Portland, in Oregon, werden zozegged drie krijgsgevangenen opgesteld, vóór de burelen van een groot dagblad, om terechtgesteld te worden door een executiepeloton. Grote spandoeken verkondigden dat de verkeersongevallen even dodelijk zijn als de geweer-kogels. Deze publiciteitsstunt opende een veertien-daagse voor veilig verkeer.

Nog te Cleveland werd een der meest originele programmapunten van de veiligheids campagne gevormd door het opdragen van missen in openlucht ter nagedachtenis van slachtoffers van het wegverkeer. De priesters hielden aangepaste sermoenen en rond het altaar waren ledige stoelen geplaatst voorbehouden aan de slachtoffers, overleden in het afgelopen jaar.

In de stad Providence (Rhode Island) wapperde aan een mast, telkens er in de stad een dodelijk verkeersongeval plaats had, een vlag van het « noodlottig verkeer », voorgesteld door een doodshoofd.

Daar de inwoners van Providence niet erg gediend waren, op deze wijze herinnerd te worden aan die ongevallen, waren zij zeer voorzichtig om deze griezelige vlag niet meer aan de mast te zien.

In de staat Connecticut werden tastbare resultaten geboekt, nadat langs de verkeerswegen indrukwekkende slagwoorden en slagzinnen op grote borden en in helle kleuren werden geschilderd. Wij citeren er één : DEATH (dood) is een woord van vijf letters, en SPEED (snelheid) eveneens. LIFE (leven) is een woord van vier letters, SLOW (langzaam) is het ook.

Van hun kant hebben de Amerikaanse Lions Clubs grote aanplakbrieven laten drukken, ten behoeve van de voetgangers, waarop zij kunnen lezen :

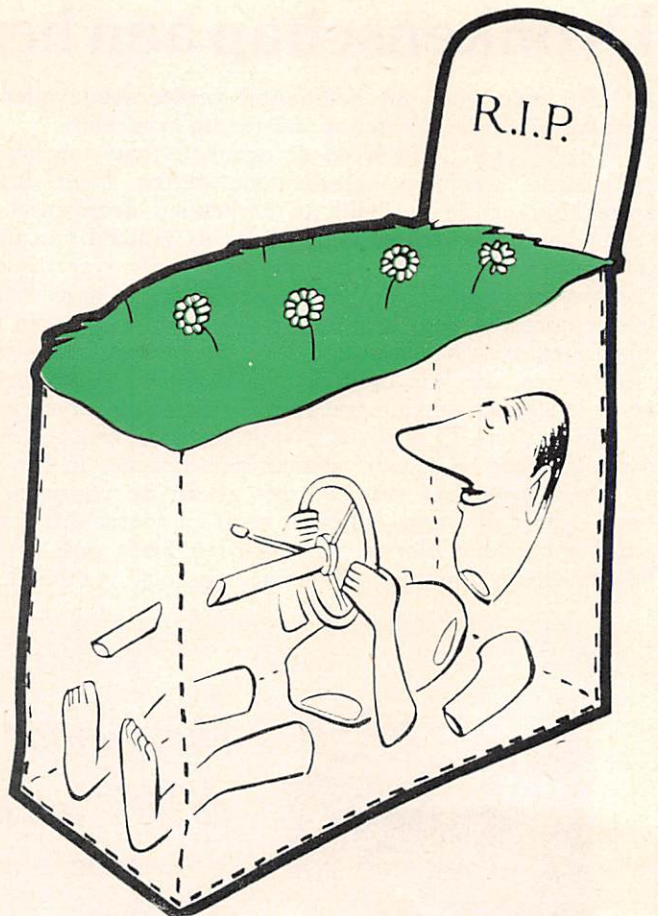
Opgelet : Wacht aan de rand van de stoep.

Het rood licht duurt slechts zeventien seconden.

De dood is bestendig.

Te Detroit had een aannemer van begrafenissen, ter gelegenheid van een veiligheidsweek, in zijn uitstraam foto's tentoon gesteld, die de oorzaken aantoonde van dodelijke ongevallen overkomen aan voetgangers. De begeleidende tekst luidde : « Dat zal mijn zaak niet dienen, maar... », en nadien gaf hij uitleg over het nieuw reglement van het voetgangersverkeer.

Een andere grote aannemer van begrafenissen heeft langs een grote verkeersader de aandacht op zijn firma



getrokken door volgende slagzin : « Don 't hurry, we can wait » (Zo haastig niet, wij kunnen wachten).

Dit is misschien een weinig cynisch maar wij achten het doeltreffender, ten opzichte van zekere automobilisten, dan de volgende oproep : « Weest een gentleman » ; de Engelsen beweren immers, dat er drie generaties nodig zijn om een gentleman te vormen.

Wij willen de lezer echter niet in de mening laten dat in Amerika alleen gebroken-armen-en-benen-propaganda wordt gemaakt ten dienste van hogere veiligheid op de weg. Wel integendeel, men neemt er ook zijn toevlucht tot de meest uiteenlopende middelen, met een merkwaardige doeltreffendheid en een groot vertrouwen.

In Europa kent men ook de gruwelpropaganda. Zo werden in Duitsland dodenoptochten georganiseerd waarbij de in het afgelopen jaar bij verkeersongevallen om het leven gekomen personen voorgesteld werden door in het zwart geklede gedaanten. Tevens werden doodskisten en andere griezelige attributen meege-dragen.

In Denemarken werd op een andere manier te werk gegaan. Men liet een auto van 30 meter hoogte op de weg neervallen en het wrak werd nadien tentoon gesteld met de toelichting, dat rijden aan 100 km/h tegen aan boom, dezelfde rampspoedige gevolgen heeft.

In Zweden werd, in het centrum van een stad, de aandacht gevestigd op het aantal doden ingevolge verkeersongevallen overkomen in de loop van het vorig jaar en daarnaast werd geregeld het aantal doden opgegeven sinds het begin van het lopende jaar.

Men zal zich herinneren dat in ons land gedurende één week, « Via Secura » doorheen gans het land en wel op de belangrijkste kruispunten en op sommige zeer gevaarlijke plaatsen, vierkante panelen heeft geplaatst. Hierop werden eenvoudig het aantal zwaar gekwetsten

en doden vermeld, slachtoffers van een verkeersongeval, dat zich op die plaats voordeed. Wij denken dat, in het algemeen, deze betrekkelijk discrete aanduiding indruk maakt en dat de aldus verwittigde automobilisten instinctmatig het gaspedaal wat minder diep indrukken en grotere voorzichtigheid aan de dag leggen bij het inhalen van een trager rijdende voorligger.

Zoals u ziet is het gebruik van de gruwelpropaganda voor het voorkomen van ongevallen verspreid over gans de wereld, en men kan zich afvragen of deze methodes

van tijd tot tijd moeten gebruikt worden ofwel indien ze moeten afgeschaft worden, in naam van de eerbied voor de menselijke persoonlijkheid.

Wij denken dat talrijke autobestuurders niet kunnen beïnvloed worden door een normaal propagandamiddel; zij zijn onvatbaar voor slogans en aanbevelingen. Hoogstens kunnen zij « geraakt » worden door iets schokkends. Daar ligt de kunst: geregeld iets nieuws te vinden en de voorstelling ervan te verzorgen.

EEN NIEUWIGHEID !

Een electro - automatische controle op de Londense autobussen

De directie van de « London Transport Executive » ziet zich sedert 1952 tegenover een zeer zwaar probleem gesteld, nl. de geregelde vermindering van de verkeersomvang. De globale cijfers lieten niet uitschijnen of deze verliezen van reizigers gebeurden tijdens de punturen of daar buiten. De London Transport Executive heeft alle mogelijke afweermatregelen onderzocht. Spijtig genoeg is het voor een maatschappij voor gemeenschappelijk vervoer niet voldoende over een vloot moderne voertuigen te beschikken, een geschikt personeel in dienst te hebben en een degelijke dienstregeling op te stellen om een openbare « dienst » in te leggen, waarop

men kan tellen; de reizigers eisen tevens dat de dienst regelmatig fungeert.

Om deze regelmatigheid van de dienst het best te verzekeren is het in de eerste plaats nodig over een uitstekend telefoonnet te beschikken, zodat de toezichters in een minimum van tijd in verbinding kunnen komen met de stelplaatsen en de autobusbergplaatsen. Maar in een grote stad, zoals Londen met verscheidene miljoenen inwoners, met zijn talrijke gevaarlijke kruispunten en pleinen, waar de opstoppingen aan de orde van de dag zijn, volstaat een goed telefoonsysteem niet langer. Om er toe te komen dat de dispatch, op ieder ogenblik van de dag, weet wat er gebeurt met elke autobus, of hij te vroeg of te laat is, of opgehouden wordt in een colonne, enz., moeten er andere opsporingsmiddelen gevonden worden. Men kan natuurlijk zijn toevlucht nemen tot radiooproepen met korte golven, maar gezien de belangrijkheid van haar autobuspark (meer dan 7.000 eenheden) zou deze installatie te kostelijk zijn.

De L.T.E. heeft aan dat probleem een zeer bevredigende oplossing gegeven door het in gebruik nemen van een electro-automatisch controlesysteem.

Op de zijwand van de bus boven de bestuurderspost (zie foto) wordt een plaat aangebracht, die enige rijen reflectoren in een bepaalde rangschikking heeft. Bij iedere bus zijn de reflectoren anders gerangschikt derwijze dat zij elk hun eigen kenteken hebben. Langs bepaalde busroutes heeft de maatschappij nu een aantal waarnemingsposten aangebracht. Deze hebben een oppervlakte van 0,60 cm² en zijn op ongeveer 2,50 m van de grond geplaatst. Elke post bevat een lamp, waarvan de lichtbundel op de reflectorplaat van de voorbijrijdende bus valt; het door de kleine reflectoren teruggekaatste licht wordt door een fotocel opgevangen. Iedere reflector geeft dus een stroomstoot en de manier waarop deze stroomstoten elkaar opvolgen, geeft dus een signaal, dat voor iedere bus anders is wegens de andere rangschikking van de reflectoren.

Via een kabelnet zijn de waarnemingsposten verbonden met een centrale, waar iedere post een eigen wandpaneel heeft. Op die manier zijn lampen aangebracht, ieder overeenstemmend met een der nummers van de bussen, die op een bepaald traject dienst doen. Zodra een bepaalde bus een waarnemingspost passeert, gaat in de centrale de lamp op het overeenkomstige paneel branden. Gelijktijdig noteert een registratietoestel dit signaal op een langzaam voortlopende papierband, zodat men precies kan afleiden, waar de bus op een bepaalde tijd geweest is.

Het is vanzelfsprekend dat een dergelijke electronische installatie slechts renderend is voor een net, dat in een miljoenenstad duizenden voertuigen in gebruik heeft.



PERSONALIA

GEBOORTEN

ANTWERPEN

PAUL bij de h. DE WACHTER A. (Putte).
 WALTER bij de h. MORTELMANS A. (Wijnegem).
 PAUL bij de h. LAMARQUE J. (Mechelen).
 GUIDO bij de h. VERSTRAELEN J. (Arendonk).
 GRETA bij de h. HUYSMANS Fr. (Schild).
 LILIANE bij de h. CALUWAERTS H. (Brasschaat).
 ELISABETH bij de h. VAN HEES E. (Ravels).
 MARC bij de h. VERZWIJFELEN C. (Ekeren).
 GODELIEVE bij de h. LUYTEN A. (Ekeren).
 ROBERT bij de h. BOOGAERTS L. (Merksem).

OOST-VLAANDEREN

LYDIA bij de h. D'HAENENS G. (Nevele).
 WILLY bij de h. MOREELS R. (Gent).
 NICOLE bij de h. VANDENDOoven R. (Vosselare).
 PATRICK bij de h. VAN CAESTER A. (Wannegem-Lede).

WEST-VLAANDEREN

ANNIE bij de h. VERMEULEN A. (Oostende).

LIMBURG

MONICA bij de h. JANNES M. (Beverlo).
 MARTINE bij de h. HELLINGS J. (Bree).
 PATRICK bij de h. JORIS O. (St. Truiden).
 DIANA bij de h. ZWERTS A. (St. Lambrechts-Herk).
 LUDO bij de h. VANOPPEN M. (As).
 GUSTAAF bij de h. VERLINDEN Fr. (Tessenderlo).
 ROGER bij de h. GEBOERS P. (Lommel).
 RITA bij de h. BECKERS H. (Reppel).

BRABANT

RUDY bij de h. DE SCHOUWER J. (Grimbergen).
 JEAN-PAUL bij de h. D'HAESE C. (Hekelgem).
 NADIA bij de h. POLOGIE L. (Waterloo).
 KATHLEEN bij de h. CASIER R. (Grimbergen).
 SIMONE bij de h. BOOGHMANS J. (Londerzeel).
 YVAN bij de h. DE SAEGHER E. (Meerbeke).
 MARLEEN bij de h. HANDSCHUTTER W. (Pamel).
 LUDWIG bij de h. VAN DEN EEDE G. (Halle).
 JULIEN bij de h. VAN DEN BROECK Fr. (Asse).
 CHANTAL bij de h. FLORIDOR G. (Buizingen).
 YVO bij de h. DESAMBLANCX M. (Dilbeek).
 CHRISTINE bij de h. SEGERS J. (Borchtlombeek).
 MARC bij de h. DOMS C. (Linden).

LUC bij de h. JUWET J. (St. Kwintens-Lennik).
 PAUL bij de h. VAN DEN BOGAERT A. (Grimbergen).

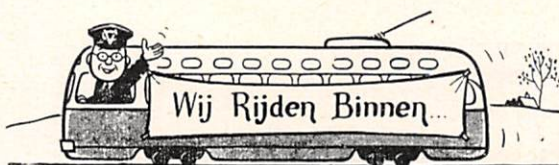
HUWELIJKEN

OOST-VLAANDEREN

De h. BUIYLE Gustaaf met Mej. DE BLOCK Fabiane.
 De h. LESAFRE Remi met Mevr. CLAEYS Augusta.
 De h. SOETAERT André met Mej. MEERSCHAEGE L.

BRABANT

De h. ELLAST Remi met Mej. BULTE Gabrielle.



Oprustgestelde Agenten in de Groepen

Maanden nov.-dec. 1958 Dienstj. Groep

MEEUWES Fr., A.R.-voerder	33	Antwerpen
SOMERS Fr., baanwerker	33	»
GOVAERTS J., ontvanger	33	»
SUY J., el. geleider	25	»
MOENS A., A.R.-voerder	44	Oost-Vl.
DE JAEGER K., stelplaatsverste 1 ^e kl.	48	West-Vl.
VERWULGEN R., controleur	37	»
DERRE Ch., ontvanger	32	»
DELIE L., ontvanger	32	»
ROELANDTS R., baanwerker	23	»
ROELANDTS E., baanwerker	46	Brabant
WAUTERS Fr., el. geleider	43	»
DE MESMAECKER V., el. geleider	32	»
DENEYS G., ontvanger	30	»
LEPOMME L., dienstoverste 2 ^e kl.	49	Henegouwen
YERNAUX F., klerk 1 ^e kl.	38	»
PANTHOT A., ontvanger	28	»
GREGOIRE J., ontvanger	25	»
ROUFOSSE P., baanwerker	43	Namen
PERSAIN M., ontvanger	31	Luik
CORIN G., el. geleider	19	»
LAHAUT L., keurwerkman	14	»

MOOIE LOOPBANEN



Moens A.

Trad in Vlaanderen in dienst bij de Buurtspoorwegen in maart 1912, in de hoedanigheid van machinist.

Hij werd in 1935 spoorautovoerder en telt 44 j. werkelijke dienst.

Roelandts Ed.

Begon in 1912 in de stelplaats van Grimbergen, bij Brussel, als baanwerker.

Gedurende 46 j. was hij in dienst van de N.M.V.B.

Lizin F.

Op 23 januari 1910 begon hij zijn loopbaan op de lijnen van het Naamse, als baanwerker. Nadien werd hij benoemd tot ploegbaas te Andenne.

Wauters F.

Hij begon zijn loopbaan op 1 mei 1910 als geleider, ambt dat hij gedurende 43 jaren uitoefende. Wegens ziekte zag hij zich verplicht, in 1953, het werk neer te leggen.

Nieuwjaar op het Hoofdbestuur

De traditionele Nieuwjaarsbijeenkomst, waarop de uitreiking van de burgerlijke eretekens plaats heeft, ging dit jaar door in de eetzaal, versierd met een Kerstribbe en een mooie kerstboom.

In zijn toespraak belichtte de heer Directeur-Generaal eerst het dienstjaar 1958. Het jaar van de Wereldtentoonstelling te Brussel werd spijtig genoeg voor de N.M.V.B. niet zo gunstig dan gehoopt werd.

De heer Directeur-Generaal somde vervolgens de moeilijkheden op die in 1959 moeten overwonnen worden. Volgens hem is het, voor sommige streken, niet meer mogelijk met de gebruikte middelen. Vanaf heden moeten, hoe teleurstellend ook voor onze Maatschappij na de geleverde inspanningen, nieuwe maatregelen getroffen worden.

Herinnerend, dat dit jaar de 75^e verjaring van de Nationale Maatschappij zal herdacht worden, trok de heer Directeur-Generaal een parallel tussen de huidige exploitatievoorwaarden en deze van een driekwart eeuw terug, parallel waarvan de besluiten de volle betekenis geven aan wat wij noemen de structuurhervormingen en die de kwetsbaarheid

doen uitschijnen van de gemeenschappelijke vervoerdiensten verzekerd door de N.M.V.B.

Bijgevolg is de gemeenschappelijke inspanning onmisbaar en vraagt hij aan ieder het dagelijks werk uit te voeren met het gewenste plichtsgevoel.

De heer Directeur-Generaal gaat vervolgens over tot de uitreiking van de burgerlijke eretekens.

De burgerlijke medaille 1^e kl. werd uitgereikt aan volgende ambtenaren en agenten, voor 25 jaren dienst :

De heren :

Daubresse J., hoofdingenieur-diensthoofd ;

Borgerhoff L., hoofdinspecteur ;

Montaigne J., bureauchef ;

Wilmotte A., bureauchef ;

Roland H., burgerlijk conducteur ;

Loeckx R., onderchef-controleur.

Het radiofotoscopisch onderzoek van het personeel

Reeds in 1942 organiseerde de Groep der Beide Vlaanderen radiofotoscopische onderzoeken ten behoeve van het personeel. In 1951 vroegen de afgevaardigden van de Dienst voor Veiligheid van de Groep Antwerpen aan hun maatschappelijke assistente schikkingen te treffen met de Belgische Bond tegen de Tuberculose om eveneens over te gaan tot dergelijke onderzoeken.

Sindsdien werden gelijkaardige onderzoeken georganiseerd in de Groepen Limburg, West-Vlaanderen en op het Hoofdbestuur. Onlangs passeerden de speciale wagens van de Bond langs de stelplaatsen van de Groep Brabant. Dank zij de verplaatsbaarheid van de installatie konden, alleen in de Groep Brabant, een twintigtal stelplaatsen worden bereikt. Alzo konden lange verplaatsingen voor het personeel vermeden worden en werd ongeveer een deelneming van 80% be-

reikt.

Men ziet op bijgaande foto de aan te nemen houding door de persoon, die zal worden doorgelicht. Deze zeer kortstondige doorlichting wordt gefotografeerd en het kleine cliché wordt naderhand in 't groot geprojecteerd vóór de ogen van de dokter, die in de kalmte van zijn kabinet, de afwijkingen van het hart, de longen en de wervelkom kan opsporen.

Missingen zijn praktisch onmogelijk, daar het cliché slechts kan gemaakt worden indien de reglementaire identificatiekaart op haar plaats wordt gestoken in het apparaat en haar afdruk aldus eveneens op het negatief voorkomt.

In geval een afwijking wordt vastgesteld wordt de belanghebbende, per persoonlijke brief, uitgenodigd zich in zijn eigen belang aan een grondig onderzoek te onderwerpen.

Een
wedervaren
van



Controleur SPEURNEUS

ONTVANGER : Herinnert ge U nog, chef, dat wij een tiental jaren geleden, ondervraagd werden over allerhande tramaangelegenheden, terwijl gij mij nu strikvragen stelt over de Wegcode.

SPEURNEUS : Ja, de tijden zijn veranderd. Maar deze methode van systematische ondervraging is eenvoudig en zij heeft haar sporen verdiend, maar thans moet de werkwijze aangevuld worden met meer technische middelen zoals de audio-visuele. Horen en zien...

O. : De projectie van foto's en de klank van commentaar ?

Sp. : Juist. De Algemene Dienst voor Veiligheid heeft ze reeds gebruikt en het zou mij niet verwonderen indien deze werkwijze ook zou toegepast worden voor het voorkomen van ongevallen; projectie van vaste beelden, in kleuren, die een gevaarlijke of foutieve toestand aanduiden en nadien de voorstelling van de juiste handelwijze terwijl een geluidsband de twee gevallen commentarieert.

O. : Dit is ongetwijfeld levendiger en doeltreffender dan een gewoon mondeling onderricht.

Sp. : Wel, onlangs leerde ik nog iets bij in betrekking met de nieuwe Wegcode, iets dat alle agenten zich goed in het geheugen zouden moeten prenten. Ziehier. Een autobus heeft gestopt aan een halte, gelegen op 60 m van een kruispunt. Aan het einde van de straat gekomen staat hij een ogenblik stil, begeeft zich vervolgens op het kruispunt en buigt links af. Op hetzelfde ogenblik wordt hij aangereden door een van links komende auto.

O. : De autobus had de voorrang van rechts, de automobilist is dus in fout.

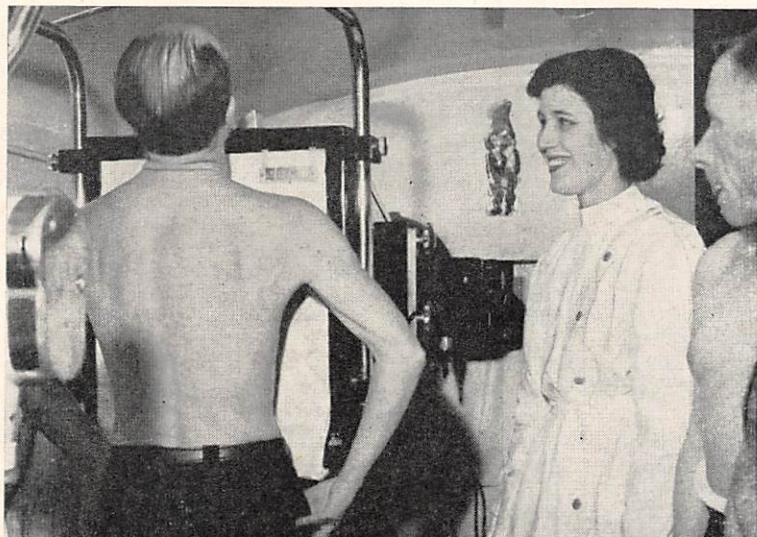
Sp. : Op grond van artikel 15 schijnt dat heel natuurlijk. Maar twee maand nadien vernemen wij dat wij veroordeeld worden.

O. : Hoe dat ?

Sp. : Het was voor ons ook een raadsel, tot wij eindelijk vernamen dat de agent in zijn verslag aan de politie verklaard had: « ...na een ogenblik te hebben stil gestaan op de hoek van de straat, week ik af naar links... ». Dus door het feit dat hij even had stil gestaan, had hij zijn voorrang verloren.

O. : Wat had hij moeten doen ?

Sp. : Zich herinneren, mijn beste, dat deze clausule vermeld staat in de Wegcode ; inderdaad, artikel 17 bepaalt dat de bestuurder die een voertuig opnieuw in beweging zet, de doortocht moet verlenen aan de andere bestuurders. Ik haal slechts dit voorbeeld aan om aan te tonen dat de Wegcode onaangename verrassingen biedt aan degenen, die de bepalingen niet grondig kennen.



NATIONALE ORDEN

(K.B. van 24-12-1958 — Beweging van 15-11-1958)

Wordt bevorderd tot Commandeur der Leopoldsorde :
De heer Hanappe Carl, hoofdingenieur-dienstchef.

Wordt bevorderd tot Officier der Leopoldsorde :
De heer Van Habost Norbert, hoofdingenieur.

Wordt benoemd tot Ridder der Leopoldsorde :
De heer Denis Léon-J., dienstchef 1° kl.

Worden benoemd tot Ridder der Kroonorde :

De heren : Valgaeren Jozef, dienstchef 1° kl.; Jaekers Pierre, bewegingschef 1° kl.

De Zilveren Palmen der Kroonorde worden verleend aan :

De heren Van Hoey Gustave; Luyckx Jules-C., hoofd-ontvangers; Vivet Frans, keurwerkman; Courteville Fortuné; Van Daele Maurice, geschoolde werklieden 1° kl.

De Gouden Medaille der Kroonorde wordt verleend aan :
De heren Leemans Edouard; Guns Charles; Herin Alphonse; Raeymaekers Karel; Verolle Jozef; De Ridder Frans; Puttemans Henri; Schollaert Polydore; Van Praet Jan; Ide Georges; Nottebaere Jerome, ontvangers; Malaise Maurice; Pede Emile; Sauvage Franz; Kempe Médard; Ooms Adriaan; Verschuere Frans, geleiders; Rampelberg Victor, baanwerker; Van Geit Séraphin, manoeuvre.

Wordt bevorderd tot Officier der Orde van Leopold II :
De heer Brandt Camille, dienstchef 1° kl.

Worden benoemd tot Ridder der Orde van Leopold II :
De heren Colson Adelin; Van der Hulst Karel, stel-plaatschefs 1° kl.

(K.B. van 31-5-1958)

De Zilveren Palmen der Kroonorde worden verleend aan :
De heer Crabbe Emiel.

GROEP ANTWERPEN

Uitreiking van burgerlijke eretekens

Op 20 december 1958 had in de ruime eetzaal van het werkhuis te Merksem de uitreiking plaats van de eretekens voor 25 en 35 jaren dienst.

De heer Vermeire, Directeur, sprak een hartelijk woordje van welkom, dankte en feliciteerde eveneens, in naam van de heer Directeur-Generaal, de jubilarissen om hun trouwe diensten aan de Maatschappij bewezen. Hij drukte ook in het bijzonder op de noodzakelijkheid de veiligheid meer dan ooit in acht te nemen en hieraan mede te werken.

De bijeenkomst werd opgeluisterd door het instrument-ensemble van de trammannen, onder de leiding van de heer Laeremans. De heer J. Hendrickx, agent van het werkhuis, trad nogmaals

op als conferencier en oogstte veel succes met zijn luimige schetsen.

De porto en sigaren lieten zich goed smaken.

35 JAREN DIENST

Burgerlijk Kruis 1° kl.

Van Ingelgem F., werkmeester 1° kl.

Burgerlijk Kruis 2° kl.

Van Looy N., controleur — Van Uffel F., controleur — Jaspers P., stel-plaatsoverste 1° kl. — Marien G., klerk 1° kl. — Poortmans M., e.a. klerk — Rombouts P., opzichter W.W. 1° kl.

Burgerlijke Medaille 1° kl.

Clymans J.-B., keurwerkman — Delen J.B., brigadier — Geens J., el. geleider — Hermans L., el. geleider — Lode-

wijckx A., el. geleider — Van den Bergh K., el. geleider — Van Gestel K., A.R. geleider — Van Hoof F., baanwerker — Van Woensel A., baanwerker — Verelst J., baanwerker — Wils J., ontvanger — Beckers L., ontvanger — Beerts P., schakelbordwachter — Elst C., el. geleider — Gevers K., ontvanger — Hennen J., ontvanger — Lambrechts P., ontvanger — Paepen F., ontvanger — Schoofs J., ontvanger — Schoovaerts A., ontvanger — Van den Enden E., keurwerkman — Van Gils F., ontvanger — Vermeulen J., hoofdontvanger — Verstraelen F., ontvanger — De Backer F., manoeuvre — Geentjens F., ontvanger — Schuermans A., ontvanger — Smits C., A.B. geleider — Van Britsom E., brigadier — Van Oosterwijck G., el. geleider.

25 JAREN DIENST

Burgerlijke Medaille 1° kl.

Van Habost N. — Leenaerts K.

Burgerlijke Medaille 2° kl.

Cloostermans F. — Bruynseels F. — Oris H. — Salien L.

1949 - Vriendenkring van het Personeel - 1959

AUTOCARTOCHT NAAR WENEN
ZATERDAG 18 — ZONDAG 26 JULI

Gedurende de tien jaar, dat de kring jaarlijks een buitenlandse reis inricht, werd reeds een bezoek gebracht aan: Nederland, Luxemburg, Frankrijk, Engeland, Duitsland, Zwitserland, Oostenrijk en Italië. Dit jaar gaat de reis opnieuw naar Duitsland en Oostenrijk, met WENEN als eindpunt.

Heenreis :

Antwerpen - Hasselt - Maastricht - Aken - Keulen - Würzburg - Nürnberg - Regensburg - Passau - over de Duits-Oostenrijkse grens naar Linz - Grein - Ybbs - 50 km lange rit door een prachtige streek langs de oever van de Donau - Wenen.

Tijdens het tweedaags verblijf te Wenen zijn allerlei bezoeken voorzien : de Burg - het Slot Schönbrunn - Kapucijnerkerk, met koningsgraven, enz. 's Avonds zoeken wij ontspanning op de Prater, het Weens amusementspark en

in de «Heuriger» van Grinzig. Eventueel bijwonen van een opera- of operettevoorstelling.

Terugreis :

Wenen - Wiener-Neustadt - over de Semmeringpas-Brück en door een woeste bergstreek naar Bad-Aussee-Obertraun, bezoek aan de ijsgrotten van Dachstein - Bad-Ischl - Sankt Wolfgang (middagmaal in «Het Witte Paard») - Salzburg - over de Oostenrijks-Duitse grens naar Berchtesgaden - Königsee, boottocht op het meer. Over de onlangs aangelegde Alpenstrasse naar Reit-im-Winkl - Bernau - München - Karlsruhe - Landau - Saarbrücken - Luxemburg - Namen - Antwerpen.

Prijs :

De deelnemingsprijs bedraagt ongeveer 3.390 F; hierin is begrepen : het vervoer per autocar, alle maaltijden, het verblijf in zeer degelijke hotels, de taksen, fooien en verblijftaksen.

Raadpleegt voor verdere inlichtingen de berichten in de stelplaatsen.

Uw verlofdagen te Wenduine of te Koksijde !

De vereniging « Rustoord van het Personeel van de N.M.V.B. », die voor goedkope vakantiedagen zorgt voor alle leden van het personeel zonder onderscheid van graad of functie, beschikt thans over twee tehuizen aan zee.

Het eerste is het welgekende gebouw niet ver van de watertoren te Wenduine. Het tweede is een appartementsgebouw te Koksijde.

Over dit laatste wat meer. Het adres luidt : Dorlodotlaan, n° 19. Het paalt aan het N.M.V.B.-onderstation, vlak bij een tramhalte op vraag, op 300 m. van de zee. Het tehuis omvat drie appartementen die ieder afzonderlijk in hoofdzaak bestaan uit :

- drie netjes ingerichte slaapkamers met elk een tweepersoonsbed en met in het geheel twee bedden voor kinderen tot 6 jaar oud ;
- een keuken met gasfornuis, warm water-apparaat, grote vulkachel ;
- een kleine zijkamer ;
- een terras.

Wij drukken er op, dat een verblijf in het Rustoord te Koksijde **gans het jaar door mogelijk** blijft.

● Algemene voorwaarden van verblijf in de twee tehuizen.

- De bijdrage (10 F) betalen.
- Het aanvraagsformulier, waarvan een exemplaar los in dit nummer van « Onze Buurtspoorwegen » steekt, indienen vóór de hierna vermelde data ; voor een verblijf beginnend
 - in de maanden **juni** en **juli** : vóór 15 mei ;
 - in de maand **augustus** : vóór 15 juni ;
 - in de andere maanden : twee weken vóór het verblijf.

Na deze data wordt aan de vraag slechts gunstig gevolg gegeven, indien er na de verdeling van de tijdig ingediende aanvragen nog plaats beschikbaar is.

- Gezinnen met schoolgaande kinderen hebben voorkeur tijdens het schoolverlof.
- Het onderhoud van de kamers en de appartementen is ten laste van diegenen die ze bezetten.

PRIJZEN.

OPGELET. — Al de volgende prijzen gelden voor een verblijf van één week gaande van de zaterdag namiddag tot de volgende zaterdag voormiddag.

- I. — **Appartement** (te Wenduine of te Koksijde) :
A. Per huisgezin 400 F

Bijzondere schikkingen uitsluitend geldig voor Koksijde.

Voor de periode van **20 juni tot 12 september** is de prijs **600 F** en worden er, in principe, slechts aanvragen voor **twee weken** in aanmerking genomen (1.200 F voor 14 dagen).

- B. Supplement :
— per kind niet ten laste 50 F
— per persoon niet tot het gezin behorend . . . 100 F

C. — Het gasverbruik voor keukentoestel en verwarmingsapparaat wordt tegen de officiële prijs aangerekend.

II. — **Volledig pension** (inbegrepen : drank bij de maaltijden), te Wenduine :

- A. Per persoon (van 15 jaar af) 750 F
Per kind : van 11 tot 14 jaar 600 F
van 7 tot 10 jaar 450 F
van 4 tot 6 jaar 350 F
van 2 tot 3 jaar 250 F
minder dan 2 jaar oud. 100 F

B. Wanneer het middagmaal 's zaterdags wordt genomen, dient het afzonderlijk betaald te worden.

C. Er kunnen geen kamers zonder pension gehuurd worden.

AANDACHT.

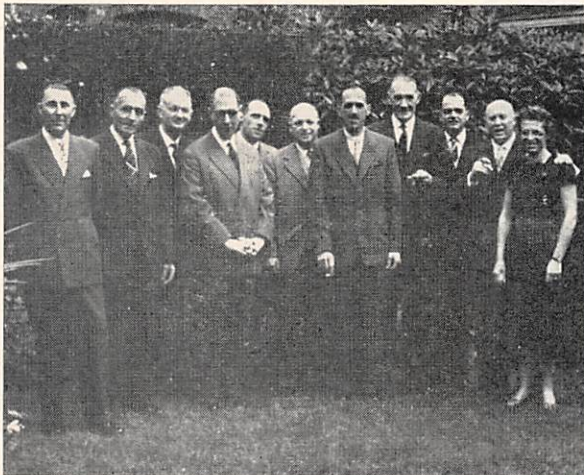
- In uw voordeel, dient **tijdig** uw aanvraag in.
- Een autocardiensdienst tussen Brussel en Wenduine (met gebeurlijke rit over Oostende voor de reizigers die zich van daar uit per tram naar Koksijde begeven), wordt 's zaterdags ingericht in geval van voldoende belangstelling. Zeer gunstige voorwaarden.
- **Gepensioneerden.** Voor de gezondheid van geest en lichaam, brengt enkele dagen door aan zee. Wij zijn ervan overtuigd, volgend jaar komt U terug.
- Onze prijzen veranderden niet sinds jaren. Zonder commentaar.

TE BRUGGE

Onderstaande foto werd genomen op 8 november 1958, ter gelegenheid van het oprustgaan van de heer De Jaeger C.

Tijdens de feestzitting herinnerde de heer De Gheselle, W., niet alleen aan de lange loopbaan van de gevierde als overste te Eeklo, maar ook aan zijn ambtsperiode te Brugge, waar hij spoedig ieders vriendschap wist te winnen. De heer De Gheselle drukte de hoop uit nog dikwijls « de hand te kunnen drukken van onze sympathieke, eeuwig jonge en steeds goedgeluimde Charles ».

Als blijk van genegenheid werd de gevierde een mooi tinnen bord aangeboden.



VEILIGHEIDSRÉSULTATEN 1958

Bij het ter perse gaan waren de uitslagen van de veiligheidswedstrijden nog niet gekend.

Hopen wij dat een nieuw record wordt gevestigd.

Wij willen niettemin hulde brengen aan de dienstoversten voor Veiligheid en hun adjuncten, die gevolg gegeven hebben aan de oproep van de Algemene Dienst voor Veiligheid en die tijdens de laatste weken van 1958 de propaganda voor de voorkoming van ongevallen hebben opgedreven.

Wij hebben het belang kunnen op prijsstellen dat vooral het personeel van de Beweging hecht aan de organisatie van propagandavoorstellingen in Limburg en Oost-Vlaanderen.

Dat zijn de werkelijke promotors van de bemoedigende uitslagen, die door de Maatschappij werden bekomen.

Wij wensen hen van harte geluk voor de onschatbare dienst, die zij aan hun werkmakers hebben bewezen.

Op de foto herkennen wij, van links naar rechts : de heren Geeraerd E., Slabbinck A., De Gheselle W., Roelens L., Windels H., Van Soye R., de heer Storms F., directeur, de gevierde, de heer De Jaeger C., de heren Willem F., Stockman R. en mejuffer Van der Stelt M.

POST VOOR BATTERIJEN

Het lokaal voor het laden van de batterijen is normaal gelegen buiten de bergplaats of het herstellingswerkhuis voor autobussen, om de hierna uiteengezette redenen.

1) De batterijen zijn niet bestand tegen de vorst en moeten derhalve bij koud weder opgeborgen worden in lokalen, die bestendig verwarmd worden. Het opbergen van de batterijen in de bergplaats of in het werkhuis zou ons noodzaken een voldoende temperatuur te handhaven in deze grote lokalen, zelfs indien de arbeiders er niet aan het werk zijn. Vandaar aanzienlijke bijkomende kosten.

2) De batterijen, die geladen worden, scheiden waterstof en zuurstof af. Waterstof is een knalgas, hetgeen een werkelijk gevaar oplevert.

Het lokaal waar de lading gebeurt, moet verlucht worden. Daar verwarming en verluchting in strijd zijn, verhoogt zulks de kosten en heeft men er belang bij dat het lokaal zo klein mogelijk weze.

Het past ook er rekening mede te houden dat een lokaal voor de batterijen, afgezonderd van de andere gebouwen, aanleiding geeft tot overtollige verplaatsingen.

Wij hebben dus getracht een laadblok uit te werken dat kan geïnstalleerd worden in gelijk welk lokaal, al dan niet verwarmd, en dat werkt zonder gevaar op te leveren, noch voor de batterijen zelf, noch voor de omgeving.

1. — HET OPSLAAN VAN DE BATTERIJEN

De batterijen worden op rolbanen neergezet ten einde de verhandeling te vergemakkelijken.

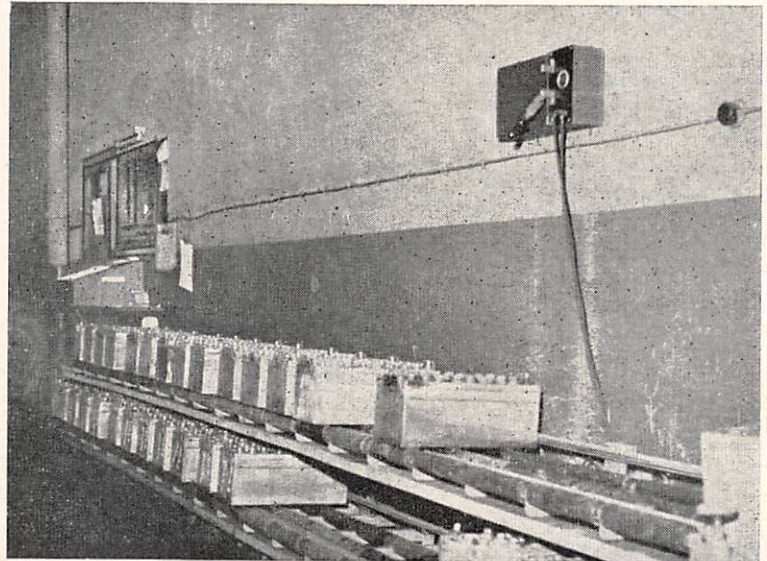
Onder deze rolbanen bevinden zich straalverwarmingselementen, geplaatst naar rato van één per reeks van vijf

batterijen en gevoed door wisselstroom 220 V. De voeding door een thermostaat geregeld, gebeurt slechts :

- a) indien de temperatuur van het lokaal onder 5°C daalt ;
- b) indien op de rolbanen minstens één batterij geplaatst is boven één verwarmingselement.

Een van deze ventilatiepijpen voert de buitenlucht aan, terwijl de andere, de lucht, geladen met gassen voortgebracht door de batterijen, wegzuigt.

De elektrische aansluitingen zijn zodanig opgevat dat het laden van de groep, slechts kan doorgaan samen met het aanzetten van de ventilator.



Aan deze laatste voorwaarde wordt voldaan door middel van een schakelaar, die sluit onder het gewicht van één enkele batterij.

Een thermostaat schakelt een weerstand in geplaatst in de toevoerluchtleiding, op het ogenblik dat de temperatuur van de buitenlucht minder is dan 5°C .

In het laadblok zelf is een tweede thermostaat voorzien, die de temperatuur, binnen in het blok, controleert. Indien deze 40°C overschrijdt, wordt het laadblok uitgeschakeld.

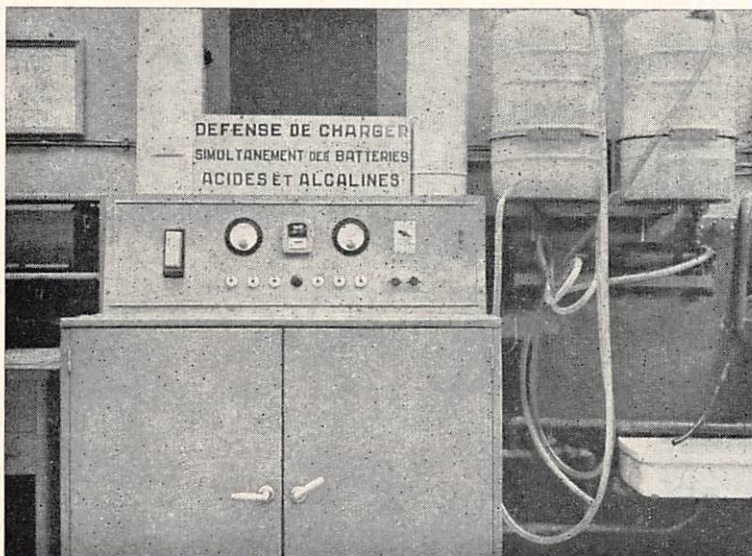
Vooraleer het laadblok in te schakelen, regelt de arbeider, op een afstelwerk, de tijd gedurende dewelke de batterij stroom moet ontvangen. Wanneer de vooraf bepaalde tijd wordt overschreden, wordt de lading der batterijen automatisch uitgeschakeld.

3. — DE WERKTAFEL.

Het onderhoud van de batterij is beperkt tot het wegnemen van de 9 elementen, het schilderen van de bak door middel van een chloorproduct, het ledigen, de spoeling van de elementen en het vullen van deze laatste met vers elektrolyt.

De werktafel bevat dus enkel twee bakken. De inhoud van een element wordt geleidigd in een eerste bak en gespeeld door de elektrolyt in de tweede, waarin het voorafgaand bezonken is.

De batterij wordt vervolgens gevuld : de opnieuw gemonteerde elementen worden in het laadblok geplaatst, waar zij met elektrolyt worden gevuld, dat door eigen zwaarte uit een vat in plastic



vloeit. Naast dit eerste vat staat er een tweede gevuld met gedistilleerd water.

Het vullen van beide vaten geschiedt door middel van twee kleine vaste pompen.

4. — ALGEMENE KENMERKEN

A. Het opslaan van de batterijen.

Rolbanen van de firma Manutention Belge.

Straalverwarmingselement Schröder 380 W.

B. Het laadblok.

Laadtoestel « Confort Electrique et Téléphonique » 24 V — 40 A.

Luchtverwarming : 1.000 W Calorik.

Ventilator 80 W — Vent-Axia.

Thermostaat Satchwell, geopend, slechts ingeschakeld bij minder dan 5° C.

Elektrische horloge Paragon, regelbaar van 0 tot 22 uren.

Thermostaat Concordiat, N F, uitschakeling op 40° C.

Schakelaars Teco CR 16.

C. De werktafel.

2 vaten 80 liter, in plastic.

2 pompen Jabsco van 3/8" — 185 W.

DE PAASDATUM

De lente nadert, en de dag die het meest zijn stempel drukt op dit mooi jaargetijde, waar alles terug herleeft, is wel Pasen, het feest van de Verrijzenis.

Het Concilie van Nicea besliste in het jaar 325 dat deze gebeurtenis ieder jaar zou herdacht worden op de eerste zondag die volgt op de eerste volle maan na 20 maart.

Ten vroegste kan zulks dus gebeuren op 22 maart (volle maan op een zaterdag 21 maart). De laatste maal was dit het geval in 1818. In onze eeuw komt het niet voor, noch in de twee volgende eeuwen.

Ten laatste kan Pasen vallen op 25 april. In vorige eeuw gebeurde dit in 1886. In onze eeuw in 1943. Alleen onze kinderen, zo ze voldoende oud worden, zullen dit nog kunnen beleven in 2038...

Er bestaan verscheidene wijzen om de Paasdatum te berekenen. Een ervan wordt uiteengezet in de volgende bijdrage.

Voor velen onder ons, is de Paasdatum iets dat omfloerst is in een geheimzinnige waas en waarvan het vaststellen uitzonderlijke astronomische berekeningen vergt.

Er bestaat nochtans een eenvoudige mathematische formule opgesteld door de geniale wiskundige GAUSS, die ons toelaat zonder vergissingen de Paasdag te bepalen.

Herinneren wij er vooreerst aan, dat indien men twee getallen onderling deelt en men de uitkomst in een geheel getal wenst uit te drukken, er zich twee gevallen kunnen voordoen :

- a) de deling gaat op ; dan is de REST nul ;
- b) de deler gaat niet een geheel aantal malen in het deeltal ; dan blijft er een geheel getal als rest.

Met zulke resten gaan wij nu werken.

*
**

Zij een jaar A, waarvan we de Paasdatum willen berekenen. Daartoe moeten wij, volgens Gauss, volgende bewerkingen verrichten.

A delen door 19 ; we vinden een rest a.

A delen door 4 ; we vinden een rest b.

A delen door 7 ; we vinden een rest c.

We berekenen vervolgens een getal 19-maal a, waarbij wij 24 voegen.

De uitkomst delen we door 30 ; dit geeft een rest d (is a = 0, dan is d = 24).

Tenslotte berekenen we een nieuw getal : 2-maal b + 4-maal c + 6-maal d, waarbij wij 5 voegen.

Deze uitkomst delen wij door 7 ; zo vinden we rest e.

We maken de som d + e. Twee gevallen kunnen voorkomen :

1° d + e is kleiner dan 10. Dan valt Pasen op (22 + d + e) maart.

2° d + e is gelijk aan of groter dan 10. Dan valt Pasen op (d + e - 9) april.

Voorbeelden :

1) Jaar 1959.

1959 gedeeld door 19, geeft rest a = 2.

door 4, geeft rest b = 3.

door 7, geeft rest c = 6.

Het getal $19a + 24 = 38 + 24 = 62$, gedeeld door 30, geeft rest d = 2.

Het getal $2b + 4c + 6d + 5 = 6 + 24 + 12 + 5 = 47$ gedeeld door 7, geeft e = 5.

Daar d + e = 2 + 5 = 7, zo valt Pasen dit jaar op 22 + 7 = 29 maart.

2) Voor 1960 bekomen we d + e = 21 + 5 = 26. Pasen zal dus gevierd worden op 26 - 9 = 17 april.

*
**

UITZONDERINGEN.

1) Voor de jaren 1954 en 2049 leiden de berekeningen op de datum 25 april ; in werkelijkheid valt Pasen op 18 april in deze jaren.

2) Indien de formule Gauss als uitslag 26 april oplevert, dan valt Pasen op 19 april. Dit zal voorkomen in 2076.

Ziedaar. Als tijdverdrijf kunt U nu al de Paasdata berekenen voorkomend tussen 1900 en 2099.

De formule van Gauss kan echter ook toegepast worden op andere eeuwen mits wijziging van de constante waarden 24 en 5, die hoger aangehaald werden.

Maar dit zou ons te ver leiden. Betreuren wij tenslotte dat er geen formule bestaat, die toelaat vooraf met zekerheid te voorspellen of op Pasen de zon al dan niet zal zichtbaar zijn.

R.M.

De Veiligheidswedstrijd

STAND VAN DE PLOEGEN OP 31 DECEMBER 1958.

Er waren zoveel bijdragen voor dit nummer van O.B. dat de redactie er aan dacht onderstaande tabel niet te laten verschijnen. Maar de prachtige resultaten boekt in Brabant (15 ploegen op 19) en Henegouwen (15 op 21) deed haar afzien van dit voornemen.

56 motorrijders op de tabel en dan nog wel in volle winter! Dit record mocht niet ongemerkt voorbijgaan.

Met n^o 21 is Henegouwen dus einde-

lijk vertegenwoordigd in het koppeloton. In Brabant kreeg ploeg 15. « Werkhuis Kessel-Lo » (bijna 2 jaar zonder ongeval) versterking, dank zij n^o 11, « LL. en O.S. Brussel ».

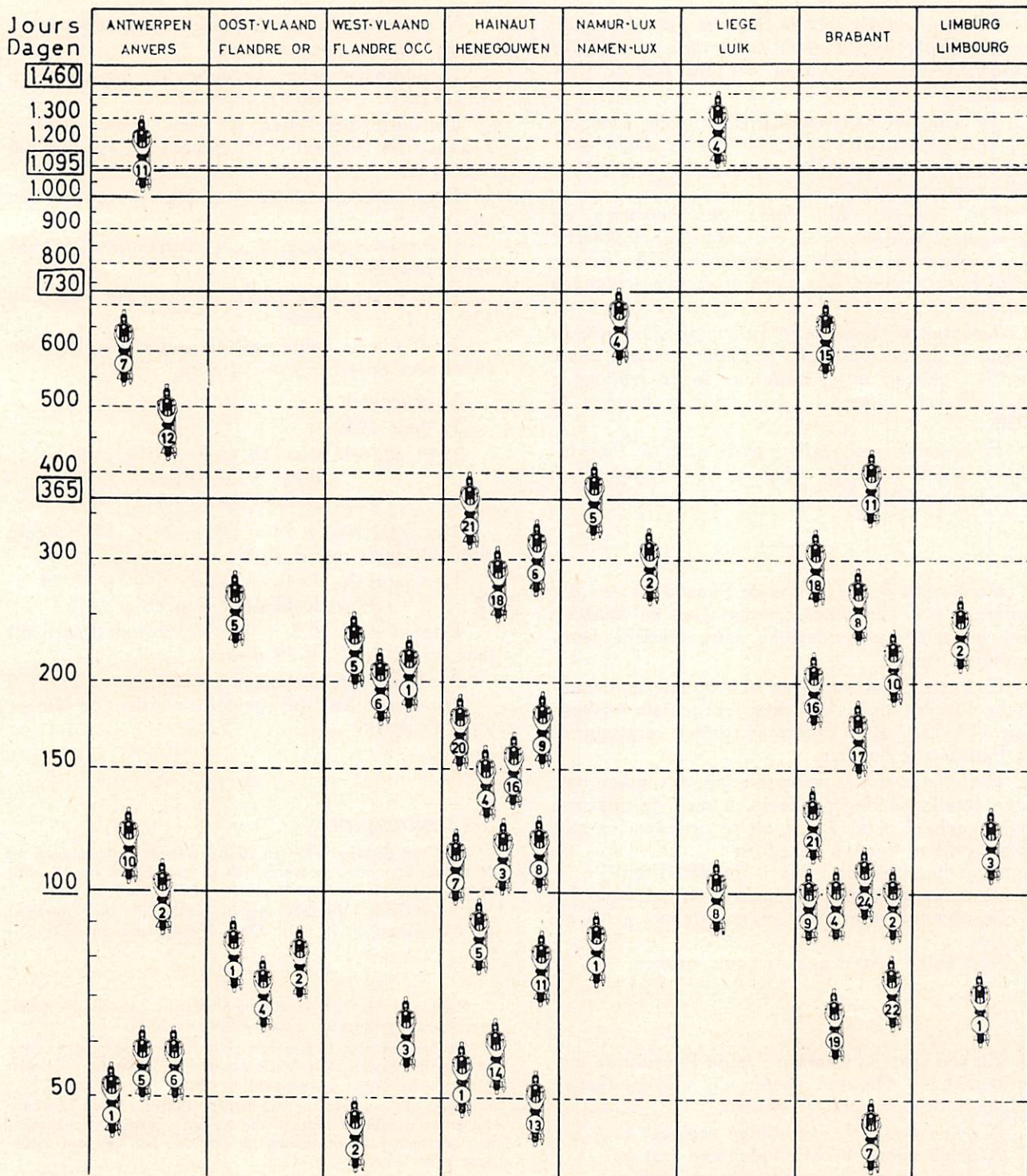
De Luikse gele trui staat dicht bij de 4 jaar zonder ongeval. Van Antwerpen zijn we de uitzonderlijke mooie stand al gewoon. Vermelden we : n^os 11 « Werkhuis Merksem », 7 « W.W.-L.L. Blauw-

hoef Merksem » en 12 « Werkhuis Merksem ».

In Oost-Vlaanderen komt ploeg 5 goed terug op dreef. Wie van de drie, 1, 5 of 6 zal mijlpaal 365 halen in West-Vlaanderen ?

Ploeg 2 « Beweging Hasselt » moed houden a.u.b.

En dat iedereen verder onophoudend waakzaam weze om het ongeval, oorzaak van zoveel miserie, te vermijden.



RATIONELE VOEDING EN OORDEELKUNDIG KOPEN

Wij hadden de gelegenheid een voordracht te beluisteren betreffende de rationele voeding van de arbeider en die onze belangstelling ten zeerste heeft opgewekt (1).

Wij menen dan ook dat het de lezer zal interesseren over dat belangrijk onderwerp wat meer te vernemen.

De Belgen zijn in het algemeen goede eters. De geschiedenis is daar om dat te staven en nu nog doet men aan de gastvrouw geen groter eer aan als met goed en veel te eten. En als er nog enig bewijs nodig was, dan zouden wij naar zekere schilders verwijzen die Vlaamse Kermis en kermisvierders op het doek brachten, wat elk verder betoog overbodig maakt.

Maar of onze voeding gepast is, is wat anders en grote geleerden beweren van niet. « De voeding hier te lande laat te wensen over, zowel op het standpunt van strikte voeding als op dit van economisch oogpunt » luidt het.

Inderdaad, zeer dikwijls zijn de noodzakelijke grondstoffen niet in de vereiste hoeveelheden of in de gewenste verhoudingen aanwezig. Er wordt te veel van

dit en te weinig van dat gegeten en dan dikwijls nog ten nadele van ons budget.

Dus wij voeden ons niet gepast en daarmee verspillen we nog ons geld ten nadele van onze gezondheid.

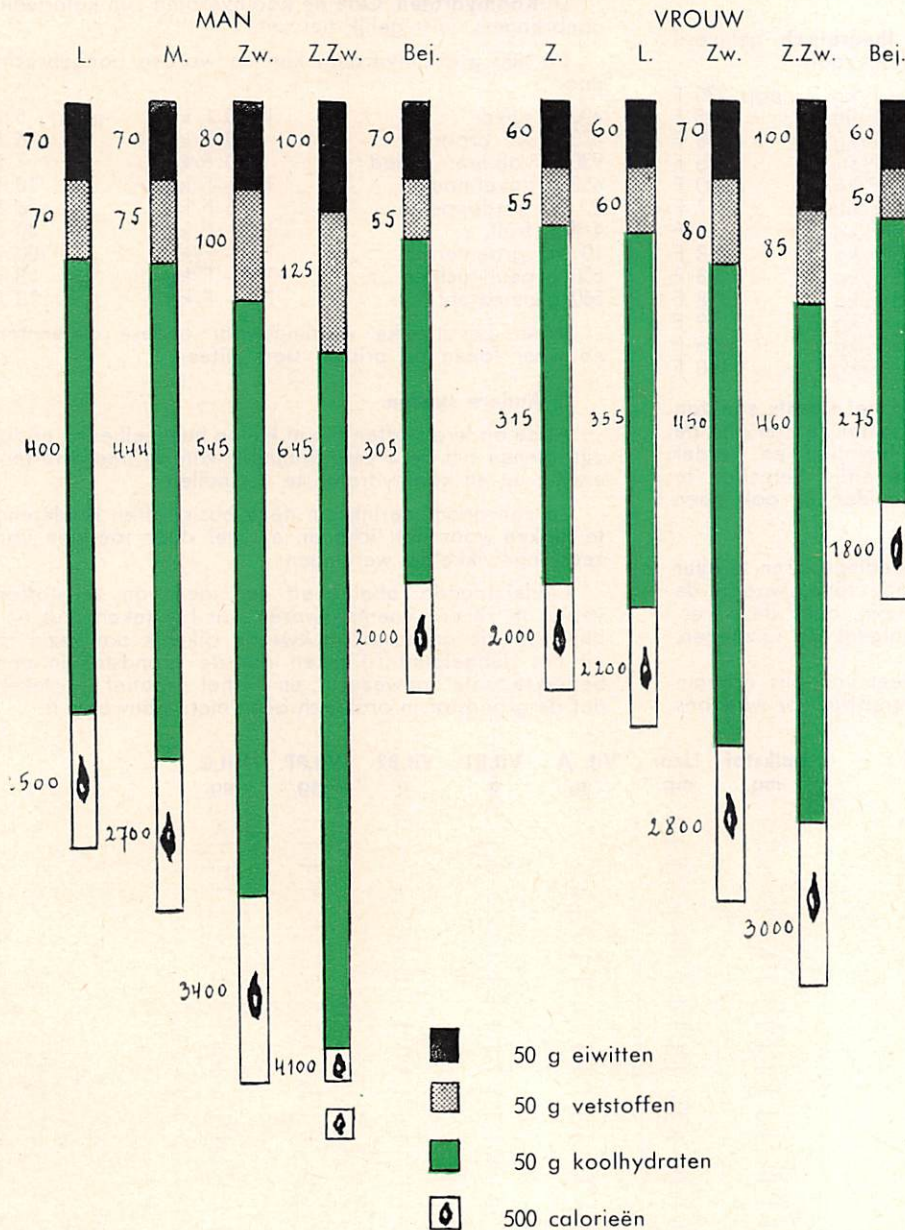
Hoe moeten we ons dan voeden ?

Laat ons hiervoor te rade gaan bij de specialisten die ons zeggen dat ons lichaam brandstof nodig heeft, om dagelijks energie en arbeid te kunnen leveren. De energie wordt gemeten in calorieën, juist gelijk we melk kopen per liter en vlees per kilo. Voor een mens met zittende arbeid worden er per dag **2.500** calorieën vereist en voor een vrouw in dezelfde omstandigheden **2.000** kal. Voor zwaar werk liggen deze cijfers natuurlijk hoger : 3.000 tot 3.400 kal. (2), maar wij zullen onze uiteenzetting op de eerst geciteerde cijfers baseren.

(1) Voordracht gehouden te Antwerpen door Prof. Dr. G. Verdonck van de Rijksuniv. v. Gent, ter gelegenheid van de tentoonstelling *De voeding der Arbeiders*. — 12-12-57.

(2) Prof. Dr. C. den Hartog, Den Haag.

VOEDINGSNORMEN 1957



1. — Voedingsnormen.

De tabel op blz. 17 geeft de nederlandse voedingsnormen voor 1957 in functie van het werk. Afwijking naar boven of naar beneden van deze behoeften is mogelijk.

2. — Volstaat het voor een ideale voeding het aantal calorieën te bereiken ?

Het antwoord is **neen** !

Experimenten en proeven op mensen hebben uitgemerkt dat een **ideale** voeding van een arbeider met zittend beroep wel 2.500 calorieën aan energie moet mogelijk maken, maar ook behoefte heeft aan **hoofden- en bijgrondstoffen**, te weten :

- 1 g eiwit per kg lichaamsgewicht, hetzij ± 70 g ;
- 1 g vet per kg lichaamsgewicht, hetzij ± 70 g ;
- 5 à 6 g koolhydraten** per kg lichaamsgewicht, hetzij ± 400 g ;
- 0,8 g kalk (Ca) ;
- 12 mg ijzer (Fe) ;
- 5.000 I.E. vitaminen A ;
- 1,2 mg vitaminen B1 ;
- 1,5 mg vitaminen B2 ;
- 12 mg vitaminen PP ;
- 50 mg vitaminen C.

3. — Waaruit bestaan deze voedingsstoffen en waar worden ze gevonden ?

A) De **2.500 calorieën** kunnen **theoretisch** geleverd worden door allerlei voedingsstoffen, zoals :

2,3 kg vlees	100,— F/kg	prijs 230 F
3,65 l melk	7,— F/liter	» 25 F
0,800 kg Hollandse kaas	60,— F/kg	» 48 F
30 eieren	2,50 F/stuk	» 75 F
0,340 kg boter	90,— F/kg	» 30 F
0,280 kg olie	23,— F/liter	» 7 F
0,300 kg vet spek	20,— F/kg	» 6 F
0,625 kg suiker	12,50 F/kg	» 8 F
3 kg aardappelen	2,75 F/kg	» 8 F
1,100 kg brood	7,50 F/kg	» 8 F
0,800 kg deegwaren	24,— F/kg	» 19 F
5,5 kg fruit	10,— F/kg	» 55 F
10 kg groenten	10,— F/kg	» 100 F

Onze voeding kan **niet goed zijn met slechts één van deze voedingsstoffen** te gebruiken omdat ze niet alle de hierboven opgesomde elementen bevatten en verder omdat wij het zouden beu worden altijd hetzelfde te eten en dat onze maag en ingewanden er ook geen genoeg mee zouden nemen.

Misschien ook omdat sommige voedingswaren te **duur uitkomen**, lijk blijkt uit bovenstaande tabel waarin de prijzen slechts bij benadering juist zijn, daar deze verschillen van streek tot streek en volgens de seizoenen.

B) **Eiwitstoffen** dienen om de sleet van ons lichaam goed te maken. Zij zijn als de grondstructuur van ons

lichaam, lijk ijzer en beton voor een wolkenkrabber.

Deze 70 g eiwitten kunnen we vinden in :

2 l melk	7,— F/liter	prijs 14 F
2 l karnemelk of afger. melk	6,— F/liter	» 12 F
2 l yougourt	13,— F/liter	» 26 F
1/2 kg witte kaas	16,— F/kg	» 8 F
10 eieren	2,50 F/stuk	» 25 F
400 g vlees	100,— F/kg	» 40 F
200 g rook vlees	140,— F/kg	» 28 F
400 g vis	40,— F/kg	» 16 F

Maar deze voedingswaren bevatten ook nog andere stoffen waarover we nu niet zullen spreken, maar weer zien we dat de prijzen zeer uiteenlopend zijn.

C) **Vet**. Het vet fungeert als calorieënaanbrenger en zal enkel moeten toenemen bij zwaar werk.

We vinden de 70 g vet in :

85 g boter	90,— F/kg	prijs 8 F
85 g gevitam. margarine	24,— F/kg	» 2 F
175 g room	70,— F/liter	» 12 F
70 g olie	23,— F/liter	» 2 F
80 g vet spek	20,— F/kg	» 2 F
175 g kokosnootolie		

Ook al deze voedingswaren bevatten nog andere stoffen ; en ook hier verschillen de prijzen in zeer grote mate.

D) **Koolhydraten**. Ook de koolhydraten zijn calorieënaanbrengers, juist gelijk het vet.

De 400 g koolhydraten kunnen worden aangebracht door :

400 g suiker	12,50 F/kg	prijs 5 F
870 g wit brood	7,50 F/kg	» 6 F
930 g volkoren brood	7,50 F/kg	» 7 F
650 g havermout	15,— F/kg	» 10 F
2,1 kg aardappelen	2,75 F/kg	» 6 F
4 kg fruit	10,— F/kg	» 40 F
10 kg groenten	10,— F/kg	» 100 F
850 g peulvruchten	10,— F/kg	» 8 F
560 g macaroni	24,— F/kg	» 13 F

Weer bevat elke voedingswaar andere elementen en weer lopen de prijzen sterk uiteen.

E) Andere stoffen.

Al de andere stoffen die in kleine hoeveelheden nodig zijn dienen om de « verbranding » van de hoofdstoffen, eiwit-, vet en koolhydraten te versnellen.

Ze zijn onontbeerlijk om deze basisstoffen **renderend te maken** voor het lichaam, en wel door toedoen van zeer ingewikkelde werkingen.

Onderstaande tabel geeft een idee van de stoffen vervat in zekere voedingswaren. Uit het teken plus (+) blijkt dat de grondstof in kwestie rijkelijk aanwezig is, uit het dubbelpunt (:) teken dat de grondstof in een beperkte mate aanwezig is, en uit het negatief (—) teken dat de grondstof in praktisch geen mate aanwezig is.

BRONNEN	Kalkstof mg.	IJzer mg.	Vit. A g.	Vit.B1 g.	Vit.B2 g.	Vit.PP mg.	Vit.C mg.
1° Melk	+	—	+	—	+	—	—
Witte kaas	+	—	:	—	:	—	—
Holl. kaas	+	—	+	—	:	—	—
Eieren	:	+	+	:	+	—	—
Vlees	—	+	—	:	:	+	—
Lever	—	+	+	+	+	+	+
Rookvlees	—	+	—	:	:	+	—
Vis	—	:	—	:	:	+	—
2° Room	—	—	+	—	—	—	—
Gevit. marg.	—	—	+	—	—	—	—
Olie	—	—	—	—	—	—	—
Vet spek	—	—	—	—	—	—	—
Kokosnoot	—	:	—	—	—	—	:
3° Suiker	—	—	—	—	—	—	—
Brood	—	+	—	+	—	+	—
Deegwaren	:	+	—	+	:	+	—
Aardappelen	—	+	—	+	+	+	+
Fruit	—	+	+	+	+	:	+
Peulvruchten	—	+	—	+	:	+	—
Groenten	+	+	:	:	:	:	+

4. — Hoe moeten we ons voeden om gezond te blijven ?

Het zou ons te ver brengen na te gaan wat elk van die voedingswaren nog meer bevat en in welke proportie. We zullen dan ook enkel enige regels, ons door diëtisten gegeven, neerschrijven.

— In tegenstelling met de eiwitten, die eigenlijke brandstoffen zijn en niet dienen vermeerderd te worden, zien we dat vet en koolhydraten **de calorieën** leveren. Dus bij **zwaar** werk zijn alleen vet en koolhydraten-gehalte te verhogen (hoe dikwijls zien we echter dat arbeiders met zwaar werk menen volstrekt te moeten meer vlees gebruiken dan arbeiders met lichter werk).

— Geen enkel voedingsmiddel blijkt al de noodzakelijke elementen aan te brengen en kan dan ook **alleen, nooit aangewend worden.**

— Een samen gebruiken van **hoofdzakelijk eiwit- en hoofdzakelijk vet- en voornamelijk koolhydraataanbrengende** voedingsmiddelen blijft aangewezen. De verschillende voedingsmiddelen moeten vervuldigd worden door een **gepaste afwisseling in iedere groep der drie hoofdvoedingsmiddelen.**

Slechts bij voldoende variatie, doorgevoerd tot op dit terrein, zal een volwaardige voeding kunnen verzekerd worden.

Worden deze regels niet toegepast dan komt het fataal tot voedingstekorten en zo tot ziekelijke verschijnselen die niet altijd, in den beginne ten minste, aan de slechte voeding worden toegeschreven, en dan ook vaak slecht behandeld worden.

Juist gelijk een motor de gepaste brandstof, de gepaste olie, de gepaste waterafkoeling, de gepaste elektrische stroom nodig heeft en wel in de gewenste proportie, zo ook vergt ons lichaam **de hoeveelheid gepaste voeding.** En of onze menselijke motor wat meer ingewikkeld is als een automotor laat geen twijfel over. Dus... **verzorgen wij de « brandstof en wat er bijkomt ».**

In het algemeen kan men volgende voedingsregels aanbevelen :

- eet meer melk en kaas ;
- eet meer volkoren brood ;
- eet meer groenten en aardappelen.

— Het rantsoen van **melk en kaas dient vermeerderd**, omdat **ze eiwitten aanbrengen** en daarbij de enige bronnen van kalk zijn voor het organisme dat er volstrekt nodig heeft. Ook **de vitaminen B2 deficiënties**, zo frekwent bij de Belg, worden goedge maakt door het dagelijks menu met $\frac{1}{2}$ liter melk te verrijken.

— Het rantsoen volkoren brood dient vermeerderd omdat volkoren brood **meer dan het dubbel aan B1 en B2, IJzer en PP bevat dan het witte brood.** Deze stoffen zijn voor de stofwisseling gevegd. Ook de aanbrenging door volkoren brood van **cellulose ter bestrijding van de optredende hardlijvigheid** is van groot belang.

— Het rantsoen **aan groenten en aardappelen dient vermeerderd**, ten einde de aanvoer van **vitaminen en zouten**, en eveneens aan cellulose te verzekeren.

5. — Welke fouten dienen wij bij onze voeding te vermijden ?

Er wordt meer te veel als te weinig gegeten in ons land vooral wat betreft zekere voedingswaren.

Specialisten inzake voeding formuleren dan ook volgende regels betreffende deze voedingsfouten.

— Er wordt te **veel vet ingenomen** onder vorm van frites, mayonnaise, reuzel en spek.

— Er wordt te **veel wit brood en pasteigebak** gegeten.

— **Er wordt te veel gesnoept.**

Deze voedingswaren bevatten te veel calorieën en **leiden tot zwaarlijvigheid** met als fataal gevolg de in de handwerking van aderverkalking, hypertensie, suikerziekte, hartbezwijken, constipatie en verminderd weerstandvermogen bij ziekte, enz...

— Het rijkelijk gebruik van vetstoffen, en bijzonder dierlijke vetstoffen, die bij uitstek de bovengenoemde afwijkingen in de hand werken, is te ontraden.

— Wit brood en pasteigebak zijn **haast geheel** ontdaan van vitaminen B1, B2 en PP en vormen dus geen volledig voedingsmiddel. Zij werken ook de **hardlijvigheid** in de hand.

— Zelfs het **buitenmatig gebruik van suiker** is af te raden omdat dit voorbeschikt tot tandkaries, geheel onevenwichtig is, daar het ontdaan is van ieder beschermend nutriënt en bijzonder de eetlust voor een normale maaltijd remt.

6. — Budget en rationele voeding.

De duurste voeding is daarom niet de beste, wel integendeel. Laat ons enige wel gekende voedingsmiddelen onder de loupe nemen.

A) De aardappel.

De aardappel is wel de **goedkoopste** en één van de **meest volwaardige** voedingsbronnen.

Inderdaad voor 1 F aardappelen heeft men :

- $\frac{1}{7}$ van de dagbehoefte aan calorieën,
- $\frac{1}{8}$ aan eiwitten,
- $\frac{1}{4}$ aan koolhydraten,
- $\frac{1}{2}$ aan ijzer,
- $\frac{1}{2}$ aan vitaminen B1 en PP, dubbel dekking aan vitamine C.

B) De melk.

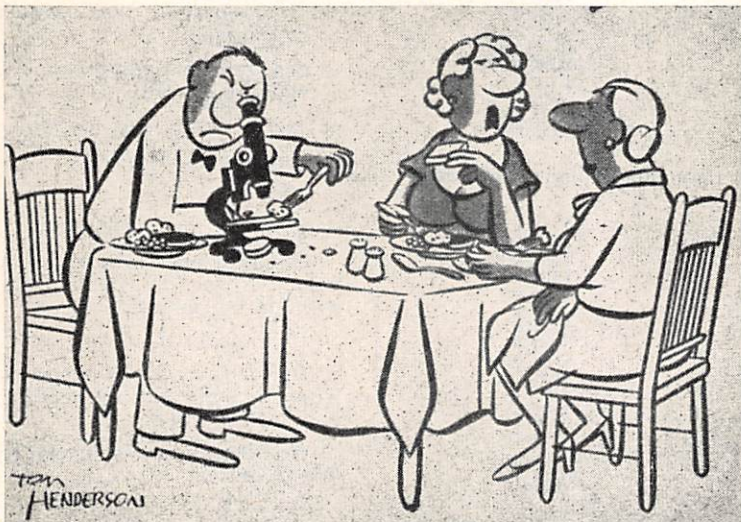
Een liter melk, prijs 7 F, bezorgt ons :

- $\frac{1}{2}$ van de gevegdde eiwitten per dag,
- $\frac{1}{2}$ van de dagbehoefte aan vetten,
- $\frac{1}{10}$ van de dagbehoefte aan koolhydraten,
- de volledige dagbehoefte aan kalk,
- $\frac{1}{20}$ van de dagbehoefte aan ijzer,
- $\frac{1}{3}$ aan vitaminen A en B1,
- $\frac{4}{5}$ aan B2.

De melk is het **goedkoopste voedingsmiddel voor de aanbrenst van eiwitten.** Witte kaas, afgeroomde melk en botermelk zijn als eiwitbron aan te bevelen en bevatten nog andere zeer belangrijke nutriënten.

De groenten zijn de aangewezen spijzen voor hen die willen vermageren, daar ze weinig calorieën bevatten.

Ze zijn de beste aanbrenst der vitaminen; voor de darmhygiëne zijn ze ook aangewezen.



Mijn man is tamelijk kieskeurig !

Gekookte groenten zijn **ook gezond**, mits een goede voorbereiding.

Wel ingeblikte groenten waarborgen dezelfde voordelen als andere.

7. — **Nog enige nuttige inlichtingen.**

Uit deze inlichtingen mag niet worden besloten dat de **minderwaardige voedingsstoffen dienen geweerd te worden, integendeel**. De afwisseling is nodig en sommige spijzen kunnen zelfs voor zekere gevallen zijn aange-wezen, rekening houdende met andere factoren dan deze die wij hier voor oog hebben.

- Vaste kaas is gelijk aan verse kaas.
- Verse kaas is beter dan room.
- Appelsien is gelijk aan pampelmoes.

- Pampelmoes is beter dan druiven die arm zijn aan vitaminen C.
- Havermost is gelijk aan bruin brood.
- Bruin brood is beter dan wit brood.
- Boter is gelijk aan plantaardige margarine.
- Plantaardige margarine is beter dan reuzel.
- Vis is gelijk aan vlees.
- Vlees is beter dan spek.
- Karnemelk is gelijk aan afgeroomde melk.
- Afgeroomde melk is rijker dan een mengsel van half-volle melk half-water.

8. — **Rationele voeding voor iedere dag.**

Uit elk der volgende vakjes dient elke dag een voedingsmiddel te worden genomen.

Beschermende voedingsmiddelen	Bevatten	Voorbeeld
Vlees	Fe	vlees 100 g
Vis	PP	
Eieren	eiwitten	
Melk	Ca	melk 0,600 l
Kaas	B2	
	eiwitten	
Boter	Vitamine A	gevit. marg. 70 g
Room		
Gevitamin. margarine	vetten	
Volkoren brood	B1 (kalorieën)	bruin brood 400 g
Meelspijzen	PP (eiwitten)	
	ijzer	
	koolhydraten	
Aardappelen	Vitamine C	aardappel 400 g
	PP	
	koolhydraten	
Groenten	Caroteen	groenten 250 g
Vruchten	koolhydraten	vruchten 100 g

In vergelijking met vlees en melk, welke immers gekend zijn als zulke rijke voedingsmiddelen, slaan aardappelen, groenten, vruchten en bruin brood een zeer mooi figuur. Ze bevatten een hoog percentage van onze dagbehoefte in de verschillende grondstoffen.

9. — **Voedingsbudget.**

Vorige opgave laat ons toe een zeer approximatief voedingsbudget op te maken voor zittend werk (2.500 kal.) :

100 g vlees	10,— F
0,600 l melk	4,20 F
30 g kaas 40 % vetgehalte	1,80 F
50 g gev. margarine	1,20 F
400 g bruin brood	3,— F
40 g bindmiddel	0,80 F
400 g aardappelen	1,10 F
70 g suiker	1,— F
250 g groenten	2,50 F
100 g vruchten	1,— F
	<hr/>
	26,60 F(1)

Voor zware arbeid zou de samenstelling er als volgt uitzien (3.400 kal.) :

100 g vlees	10,— F
0,800 l melk	5,60 F
30 g kaas 40+	1,80 F
70 g gev. margarine	1,70 F
600 g bruin brood	4,50 F
40 g bindmiddel	0,80 F
600 g aardappelen	1,70 F
70 g suiker	1,— F
250 g groenten	2,50 F
100 g fruit	1,— F
	<hr/>
	30,60 F

10. — **Sleutel voor een rationele voeding.**

Onze voeding vereist **eiwitten** welke door vlees en

melkprodukten worden aangebracht, **vetten** door de vetstoffen en **koolhydraten** door brood met meelspijzen, groenten en vruchten.

De regel luidt dat voor het **voedingsbudget**,

meer dan $\frac{1}{3}$ zal dienen voor aankoop van melk, kaas en vlees ;

meer dan $\frac{1}{3}$ zal dienen voor aankoop van groenten, vruchten, brood en meelspijzen ;

minder dan $\frac{1}{3}$ zal dienen voor aankoop van vetstoffen.

In de door ons gebruikelijke drie maaltijden dient voorzien te worden telkens weer drievoudig :

— de noodzakelijke melkhoeveelheid als dusdanig of verwerkt ;

— de toegestane vethoeveelheid als gevitamineerde margarine ;

— een zetmeel-ondergrond in volwaardige vorm zoals volkoren brood,

en hierbij hoort één toeslag van drie mogelijkheden :

— vlees of vis of eieren,

— kaas,

— groenten en vruchten.

Uit deze enkele beschouwingen blijkt hoe groot het belang is van de voeding, én voor de gezondheid én voor de budgetbesteding.

Huismoeders !

Dat deze wenken U mogen aanzetten U en uw gezinsleden een gezond en gepast voedsel te bezorgen tot voordeel van allen.

De Dienst voor Veiligheid, Hygiëne en Verfraaiing der Werkplaatsen.

(1) Prof. Dr. G. Verdonck signaleert de prijs van 27 F in 1957.