

# ONZE BUURTSPORWEGEN

TWEEMAANDELIJKS <sup>2x</sup>PERSONEELSBLAD  
VAN DE N. M. V. B.

# Het Vakantiesalon op de Heizel

Verleden jaar had een privaat organisme het idee opgevat een « Vakantiesalon » in te richten waar alles, wat rechtstreeks of onrechtstreeks betrekking had op toerisme, sport en rust, werd tentoongesteld.

Het Salon kende dadelijk een geweldig succes en de N.M.V.B. had er een stand op een goed gelegen plaats.

Dit jaar werd het Vakantiesalon gehouden van 12 tot 20 maart. De Nationale Maatschappij had er aangehouden de belangrijke rol, die zij speelt in de ontwikkeling van het sociaal toerisme, nog beter te leren kennen en zij had de oprichting van haar stand toevertrouwd aan een beroepsdecorateur.

De bijgaande foto's laten toe zich een gedachte te vormen van onze mooie verwezenlijking. Onze stand bevond zich rechtover deze van het Commissariaat-Generaal voor Toerisme en niet ver van deze van de Belgische Spoorwegen, die haar propaganda vooral gericht had op de voordelen verbonden aan de reiskaarten met een geldigheidsduur van 5, 10 en 15 dagen.



Het middenpaneel van de stand van de N.M.V.B. op het Vakantiesalon.

Op het middenpaneel was een autobus afgebeeld, omgeven door toeristische foto's van plaatsen uit het Vlaams en Waals landsgedeelte, die door onze lijnen worden bediend.

Op het zijpaneel, rechts, prijkte in een duinendecor, een mooi tramstel van onze kustlijnen. Er naast een prachtige foto van het binnenzicht van een motorrijtuig, waarin alle zitplaatsen in de rijrichting staan.

Het linkerpaneel toonde de « Rondrit van de Semois », die in de zomer plaats heeft met vertrek te Florenville ; het parcours was omlijst met foto's van Bouillon, Bohan, Chiny en andere lieflijke Ardeense dorpjes, die de verlof-



Het zijpaneel, rechts, met een tramstel in dienst op de kustlijnen en een binnenzicht van een motorrijtuig « S. O. ».

gangers er zullen toe aanzetten deze uitstap te doen tijdens een verblijf in de Ardennen.

Alzo werden de talrijke bezoekers herinnerd aan de vervoermogelijkheden door de N.M.V.B. aan de toeristen geboden. Deze faciliteiten zijn immers nog onvoldoende gekend.

## KENT U DAT NIEUWE VERKEERSTEKEN

Wij kennen reeds de doorgangen voor voetgangers, op de grond afgebakend door gele banden in langse richting. In dat geval moet de bestuurder van een voertuig alle voorzorgen nemen ten opzichte van de voetgangers, die zich in de hun voorbehouden doorgangen hebben begeven.

Intussen is het bijvoegsel aan de Wegcode verschenen, waarin wij lezen : « Wanneer de doorgang voor voetgangers gesignaleerd is door middel van de in artikel 107 van dit reglement bedoelde **gele bol met knipperlicht**, moeten de bestuurders vóór de doorgang stoppen om de voetgangers, die er zich op begeven hebben, toe te laten hun weg voort te zetten ».

Wat er op neerkomt dat deze gele bol met knipperlicht bijna zoveel betekent als een rood licht. Wanneer U nu een gele bol met knipperlicht tegemoet rijdt en een voetganger onder deze bescherming de straat ziet oversteken, zult U **stoppen** om hem toe te laten zijn weg voort te zetten. Indien U anders handelt, zijt U in overtreding met artikel 107 van de Wegcode en weest er van overtuigd dat in geval van aanrijding uw verantwoordelijkheid zeer groot is.

## 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 : 6.800 ex. — Frans : 6.000 ex.

### ONZE VOORPAGINA

Oude huizen, met puntgevels, en een indrukwekkend kasteel, waarop veelkleurige vlaggen wapperen in de wind. Waar zou dat anders kunnen zijn dan in Gent, de stad waar zoveel monumenten, allen getuigen van een glorieus verleden, behouden bleven.

Onze autobus van de lijn Gent - Waarschoot rijdt hier over een van de vele waterlopen, waaraan de Arteveldestad zo rijk is.

(Foto Roels.)

Een van onze laatste spoorautolijnen voor reizigersvervoer.

# WARNANT-BIOUL

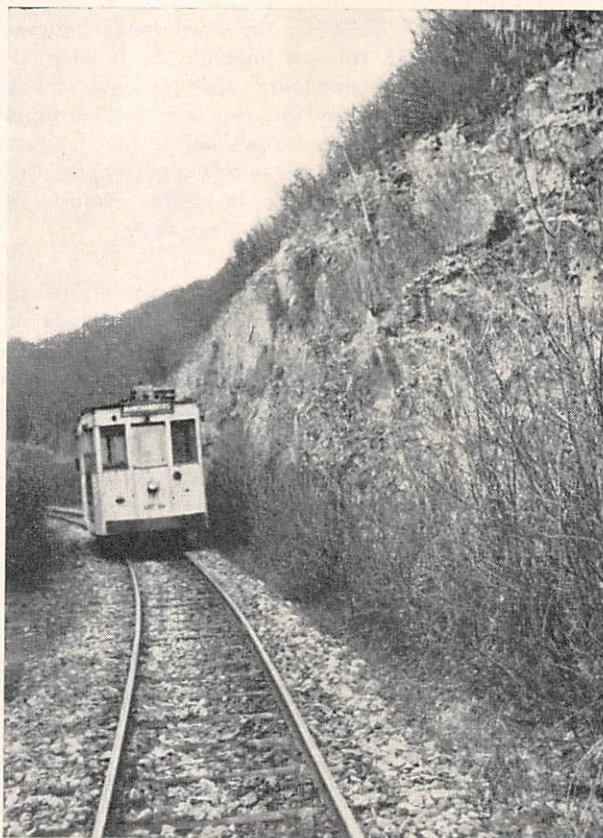
Warnant en Bioul, twee kleine dorpjes in het midden van de provincie Namen, zijn voor het merendeel van onze lezers totaal onbekend. « Onze Buurtspoorwegen » zou er waarschijnlijk ook nooit over gesproken hebben indien deze gemeenten niet gelegen waren op een spoorautolijn van ons net waarop nog reizigers worden vervoerd.

**D**E vergunning van de lijn Lesve - Bioul - Warnant werd toegestaan door Koninklijk Besluit van 15 april 1902 maar de lijn werd slechts jaren nadien in exploitatie genomen; het baanvak Lesve - Bioul op 5 november 1908 en het baanvak Bioul - Warnant op 1 april 1909.

De lijn Lesve - Warnant heeft ook de wisselvalligheden gekend van al de lijnen, die tezelfder tijd het vervoer van reizigers en van goederen moesten verzekeren.

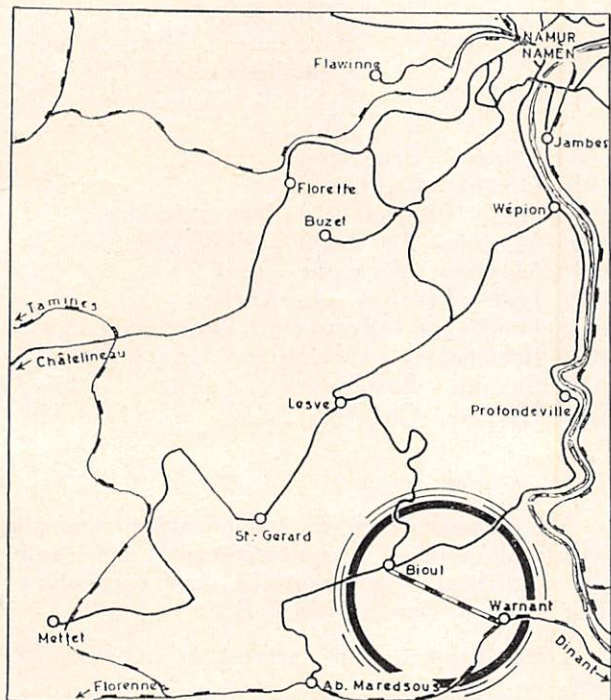
In de maand maart hebben wij nog eens een bezoek gebracht aan deze lijn en reeds bij onze aankomst te Warnant konden wij ons rekenschap geven van de taak van de buurtspoorwegen.

Inderdaad, om 13 h. 50 juist bevonden wij ons aan het station van Warnant en hadden wij plaats genomen in de A.R. 88, die zoals het nummer aanduidt een veteraan is (dat is het minste wat wij er kunnen van zeggen). Het



De A.R.T. 88, die beurtelings gebruikt wordt voor het vervoer van reizigers en voor het trekken van wagens geladen met zand, rijdt in de richting van Warnant.

(Foto Van den Eede.)



normale vertrekkur was aangebroken maar onze geleider-ontvanger doet ons opmerken dat hij de verbinding moest afwachten van de trein komende van Dinant en die met een vijftal minuten vertraging binnenliep. Het was een woensdagnamiddag, verlofdag voor de leerlingen van het vrij onderwijs. Een twaalfstal scholieren verlieten het station maar tot onze teleurstelling namen er slechts een viertal plaats in de spoorauto.

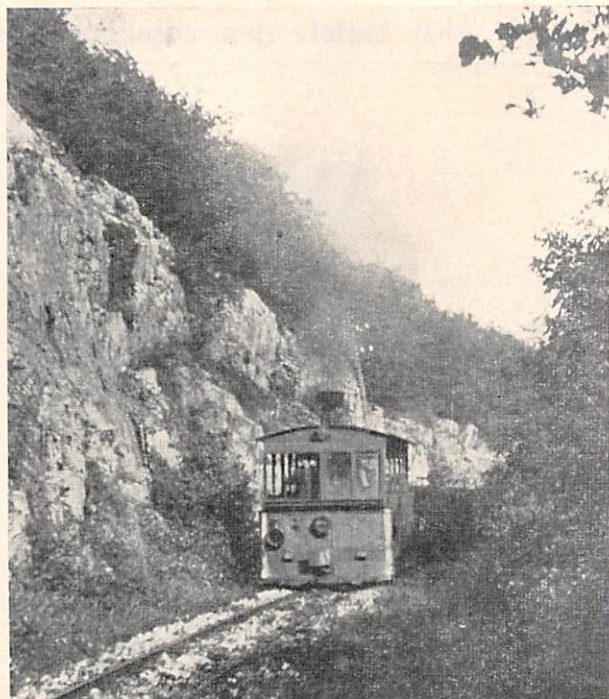
Na een rit van 15 minuten kwamen wij te Bioul toe waar reeds twee dames en een kind op de tram stonden te wachten. Wij hadden nog steeds onze vijf minuten vertraging; de tijd om van stuurpost te veranderen en wij vertrokken terug naar Warnant... met drie reizigers.

Er moet opnieuw een aansluiting verzekerd worden met een trein naar Dinant, maar gezien de opgelopen

vertraging werd dat twijfelachtig. Onze beroepsijver werd evenwel beloond daar de trein met een tweehonderd meter werd geklopt wat onze reizigers toeliet hun verbinding te halen. De eer was gered!

Men vermoedt wel dat met dergelijke geringe ontvangsten het financieel evenwicht van de reizigersdienst onmogelijk kan bereikt worden. Deze spoorautodienst werd in stand gehouden door het feit dat deze lijn enkele zandgroeven bedient waarvan het zandvervoer door onze diensten wordt gedaan, met overlading te Warnant. In 1959 werden er 27.609 ton vervoerd, hetzij ongeveer twee à drieduizend ton per maand. De belangrijkste zandgroef wordt geëxploiteerd door de maatschappij SATERCY en is gelegen op twee kilometer van het station van Bioul. Het zand wordt gebruikt in de Belgische fabrieken voor het vervaardigen van gloeilampen. Deze nijverheidsinstellingen zijn dus de reden waarom de spoorauto's behouden bleven op deze lijn.

Lesve - Bioul - Warnant wordt in de officiële reisgids van de N.M.B.S. aangegeven onder de aanduiding « Spoorauto-autobus », maar er vertrekken slechts twee autobussen per dag van Lesve, terwijl het baanvak, geëxploiteerd met spoorauto's, zich beperkt tot het traject Warnant - Bioul (Rouchat).



Een goederentrein op hetzelfde baanvak.  
Deze foto werd genomen in 1946.

## Geldigheid der dienstkaart van de loontrekkende agenten

*Per omzendbrief van 15 december 1959 werd het ontvangst- en controlepersoneel en per omzendbrief van 14 december 1959 werd alle belanghebbende agenten ter kennis gebracht dat de dienstkaart van de loontrekkende agenten (in actieve dienst en gepensioneerd) geldig zal zijn op het ganse net evenwel met zekere beperkingen.*

*Bij het naderen van de eerste mooie dagen lijkt het niet ongepast deze kwestie nader toe te lichten.*

### I. — Geldig.

Behalve de beperkingen, vermeld onder II, hierna, is de dienstkaart voortaan geldig op het ganse net, t.w. op de spoorlijnen en de gelijkgestelde autobusdiensten (diensten met « spoor » tarificatie) evenals op de diensten met « autobus » tarificatie in eigen beheer geëxploiteerd door de N.M.V.B.

Herinneren wij er aan dat op deze laatste categorie van autobusdiensten de familievakkenkaarten kunnen gebruikt worden mits een toelating, afgeleverd door het betrokken Groepshoofd.

De aanvraag moet schriftelijk gedaan worden, langs hiërarchische weg. De aanvrager vergete niet zijn adres te vermelden zodat de Groepsdirectie hem rechtstreeks kan antwoorden.

### LIJST VAN DE AUTOBUSDIENSTEN GEEXPLOITEERD IN EIGEN BEHEER (Autobustarificatie)

- 538 Waterloo - Terhulpen (Sanatorium).
- 552 Ukkel - Beersel - Lot.

- 553 Vorst - Ukkel - Kerkhof Vorst.
- 553 Ukkel - Alsemberg - Halle  
St. Genesius-Rode.
- 553 Ukkel - Halle - Rode.
- 554 Ukkel - Alsemberg - Eigenbrakel.
- 570 Nijvel - Zinnik.
- 889 Nalinnes - Marbaix-la-Tour - Thuin.
- 895 Châtelineau - Farciennes - Wanfercée-Baulet - Aiseau - Pont-de-Loup - Châtelineau.
- Farciennes - Pironchamps - Châtelineau (S.N.C.B.).
- S.N.C.B. - Farciennes - Roselies.
- 963 Dinant - Beauraing.
- 970 Dinant - Custinne.
- 986 Alle - Charleville (alleen zaterdag).
- 1006 Marloie - La Roche - Houffalize.
- 1010 Manhay - Aywaille - Luik.
- 1015 Luik - Manhay - La Roche.
- 1038 Houffalize - Bertogne - Bastenaken.
- 1039 Bastenaken - Houffalize - Gouvy.
- 1040 Samrée - Bastenaken.
- 1263 Herstal - Chênée.

### II. — Niet geldig.

De dienstkaart en de familievakkenkaart zijn NIET GELDIG op de autobusdiensten met « autobus » tarificatie, geëxploiteerd door particulieren voor rekening van de N.M.V.B.

Deze diensten zijn vermeld in onderstaande lijst.

**AUTOBUSDIENSTEN  
GEEXPLOITEERD DOOR PACHTERS  
(Autobustarificatie)**

509 Vilvoorde - Mechelen.  
543 Eghezee - Brussel.  
544 Bosvoorde - Hoeilaart - Waver.  
558 Eigenbrakel - Genval.  
559 Eigenbrakel - Terhulpen.  
560 Eigenbrakel - Genval - Terhulpen - Rixensart.  
567 Virginal - 's Gravenbrakel - Nijvel.  
568 Nijvel - Marbaix - Fleurus.  
580 Zaventem - Diegem - Evere.  
599 Leuven - St. Pieters-Rode - Aarschot.  
610 Geldenaken - Hannuit.  
629 Antwerpen - Kruisschans - Boudewijnsluis.  
695 Gent - Zottegem - Ninove - Neigem.  
740 Dranouter - Ieper.  
741 Poperinge - Le Bizet.  
742 Ieper - Waasten - Le Bizet.  
742 Ieper - Wijtschate - Le Bizet.  
750 Roeselare - Hoogdele - Diksmuide.  
775 Veurne - Gistel.  
782 Duinkerken - De Panne.  
790 Wenduine - Brugge.  
793 Oostende - Gistel - Brugge.  
823 Zinnik - Lessen.  
823 Casteau - Zinnik.  
827 Nederbrakel - Lessen.  
833 Bergen - St. Ghislain - Quevaucamps.  
940 Namen - Faulx - Andenne - Seilles.  
960 Yvoir - Dorinne - Dinant.  
966 Dinant - Sorinnes - Ciney.  
967 Montgauthier - Ciney.

968 Dinant - Thynes - Ciney.  
981 Graide - Sugny.  
982 Bourseigne-Neuve - Gedinne - Beauraing.  
982 Gedinne - Haut-Fays.  
989 Bouillon - Bertrix.  
1003 Ortho - Mousny (maandag).  
1004 La Roche - Halleux - Hodister.  
1005 La Roche-en-Ardenne - Ortho - Baconfoy.  
1016 Luik - Athus.  
1076 Hannuit - Awirs - Ville-en-Hesbaye.  
1086 Jemeppe - Montegnée.  
1090 Seraing - Rotheux.  
1091 Basses-Awirs - Engis - Stockay - St. Georges.  
1118 Herstal - Maastricht.  
1122 Luik - Banneux.  
1123 Luik - Aywaille - Remouchamps.  
1124 Aywaille - Comblain - Hamoir.  
1125 Aywaille - Chevron - Lierneux.  
1127 Trooz - Aywaille.  
1128 Poulseur - Sprimont - Esneux.  
1131 Engis - Hoei.  
1141 Verviers - Pepinster - Aywaille - Harzé.  
Hasselt - Diepenbeek (winterdienst, op dins- en vrijdagen).

Voegen wij er aan toe dat, noch de dienstkaart, noch de familievakkenkaart geldig zijn op de autobusdiensten geëxploiteerd door onze Maatschappij voor rekening van de N.M.B.S. Deze diensten zijn te erkennen aan het koetswerk van de rijtuigen (blauw) ofwel dragen onze rood-gele autobussen een « B » in plaats van het wapen van de buurtspoorwegen.

## Een der meest verkochte boeken in België

In de loop van de maand mei zal in ons land een boek verschijnen, dat in enkele dagen een oplage zal bereiken waarmee veel schrijvers zouden tevreden zijn.

Inderdaad meer dan 100.000 exemplaren van dat boekdeel zullen van de pers komen. Deze oplage is te meer merkwaardig daar het boek, waarvoor bijna geen publiciteit gemaakt wordt, zich tot lezers van alle maatschappelijke standen richt, die nochtans een zaak gemeen hebben: de wens om te reizen.

U hebt waarschijnlijk reeds geraden dat het hier gaat om de « Officiële Reisgids », uitgegeven door de Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen. Van deze gids bestaan twee uitgaven; een waarin enkel de spoorlijnen en de vervangingsautobuslijnen van de N.M.B.S. zijn vermeld en een andere, die daarenboven op de gele bladzijden, de uurtabellen geeft van de aanvullende autobuslijnen van de N.M.B.S. en van alle lijnen van de N.M.V.B.

Elk van deze uitgaven heeft een oplage van ongeveer 45.000 exemplaren, wat lang niet slecht is; er moet nochtans aan toegevoegd worden dat de oplage van jaar tot jaar aanzienlijk vermindert. Hiervoor zijn zeer uiteenlopende oorzaken maar een van de voornaamste is dat, sedert de elektrificatie van de grote lijnen, veel van

deze lijnen regelmatige uurregelingen hebben, die gemakkelijk kunnen worden onthouden.

De huidige reisgids is uitgegeven in zakformaat met, op de omslag, een geslaagde kleurenfoto. Het boekdeel N.M.B.S. - N.M.V.B. is vanzelfsprekend veel lijviger dan de enkele reisgids.

Wij bezitten in onze archieven een reisgids van de Belgische Spoorwegen, uitgegeven in 1914; het gedeelte gewijd aan het groot spoor bevat 220 bladzijden en dat van de buurtspoorwegen 112 bladzijden. Nu is de verhouding ongeveer dezelfde gebleven, maar het deel van de N.M.B.S. vertegenwoordigt ongeveer 440 bladzijden, terwijl de gele bladen van de buurtspoorwegen 270 bladzijden tellen.

Wanneer wij de twee uitgaven vergelijken stellen wij vast dat tegenwoordig alle uurtabellen vertikaal gedrukt worden, wat ongetwijfeld een van de meest karakteristieke verbeteringen is.

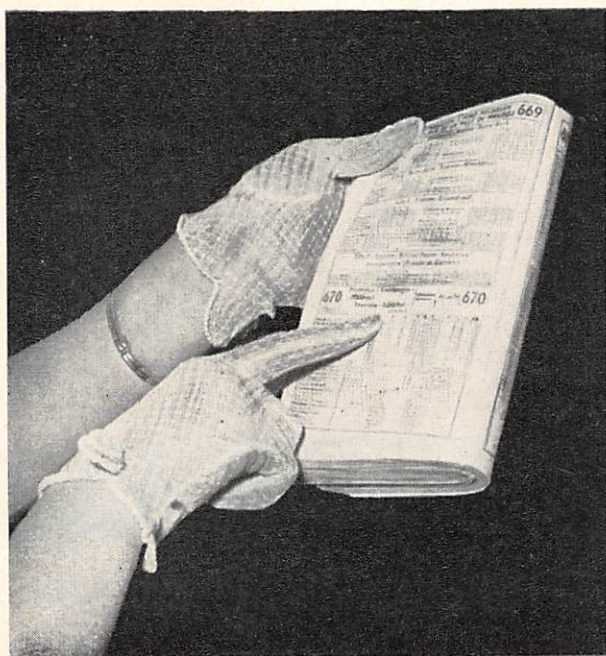
Deze bijdrage heeft slechts tot doel te wijzen op het werk dat hier geleverd wordt door twee arbeidsgemeenschappen, die beide hun tradities hebben en er tuk op gaan degelijk werk af te leveren; wij bedoelen hier de spoorwegbeambten en de beoefenaars van de grafische kunst.

Inderdaad, het voorbereidend werk voor één enkele

uurtabel van de N.M.B.S. vraagt veel tijd en eist een ondervinding in alle spoorwegtakken. Er moet o.m. rekening gehouden worden met de prioriteit van de internationale treinen, de samenstelling van de treinen, het spoorprofiel, de trekkracht, het beschikbaar tractiematerieel, de bijzondere seizoentreinen, enz. Hetzelfde geldt voor de buurtspoorwegen; het opstellen van de uurtabel van een elektrische lijn, zoals Charleroi-Bergen, eist de studie en de uitwerking van een zeer ingewikkelde grafiek.

Anderzijds vraagt het vervaardigen van een reisgids, bestaande uit het samenstellen, het drukken, het brocheren en het inbinden, dat alles in een minimum van tijd, van de beroepsmensen uit het drukkerijbedrijf een ernstige krachtsinspanning.

Ten behoeve van de lezers hebben wij even nagegaan hoe er gewerkt wordt aan de nieuwe reisgids, die een aanvang neemt op 29 mei. In de burelen van de N.M.B.S. werd ons welwillend inzage gegeven van het werkblad, dat loopt over een periode gaande van



februari tot einde april en voor de buurtspoorwegen van 21 maart tot 20 april.

Nochtans werd op de Directie Exploitatie van het Hoofdbestuur van de N.M.V.B. reeds veel vroeger begonnen dan 21 maart; de heer Huens, Inspecteur en de heer Vrancken, onderchef-controleur, begonnen reeds einde februari bladen van de vorige reisgids naar de Gewestelijke Directies te zenden. De bewegingsoversten van de onderscheidene Groepen onderzoeken dan of er wijzigingen moeten aangebracht worden aan deze uurtabel.

Het dient gezegd dat sinds hun ontstaan de buurtspoorweglijnen tot taak hebben de aanvoer van reizigers naar de grote spoorwegen.

Sinds 1885 moeten de uren van vertrek en aankomst van de buurtlijnen, eindigend aan een station van de spoorwegen, aangepast worden aan de doortocht van de treinen. Drie maand vooraf wijzigingen aan de uurtabellen te moeten aanbrengen was niet steeds gemakkelijk. Na de laatste oorlog is de toestand echter verbe-

terd en tweemaal per jaar nemen inspecteurs van de N.M.B.S. contact met onze Gewestelijke Directies en met de oversten van de belangrijkste stations om deze in te lichten over de veranderingen, die zullen aangebracht worden bij de spoorwegen.

De blaadjes, door het Hoofdbestuur gezonden aan de Groepen voor eventuele wijzigingen, zijn identiek dezelfde dan deze van de reisgids, doch gedrukt op stevig papier om toe te laten er met de hand geschreven verbeteringen op aan te brengen. Indien de uurtabel van een bepaalde lijn veel veranderingen vergt, gebruikt de bediende geruit papier waarop hij de uurtabel overschrijft. Teruggezonden naar Brussel wordt op het Hoofdbestuur een algemeen onderzoek gewijd aan de opmaking met als doel zoveel mogelijk bladzijden inwinnen en tezelfdertijd een logische volgorde bewaren, gepaard met een perfecte leesbaarheid. Het afschaffen van een enkele bladzijde vertegenwoordigt een belangrijke besparing; men begrijpt dus dat de N.M.B.S. wenst te besnoeien waar het maar enigzins mogelijk is.

Voegen wij er echter aan toe dat de vervanging van spoorlijnen door autobussen de zaak niet dient daar de uurtabellen van de autobusdiensten altijd meer plaats innemen.

Vanaf 21 maart worden de pakken met verbeterde bladen opgezonden naar de Leuvenseweg, waar de zetel van de N.M.B.S. gevestigd is. Acht dagen nadien begint voor de ploeg van de Directie Exploitatie een zeer ondankbaar en saai, maar onmisbaar werk; het collationeren van de drukproeven, opgezonden door de N.M.B.S.

Maar lopen wij niet vooruit. De officiële reisgids wordt gedrukt te Doornik door het huis Desclée en de uitgever Casterman. Wij kunnen hier niet uitweiden over het drukprocédé van een boek waarvoor onze Maatschappij niet verantwoordelijk is. Daar het merendeel van onze agenten nochtans zeer vertrouwd is met de gele bladzijden van de reisgids wijzen wij er terloops op dat voor het zetten het monotype wordt gebruikt. Deze machine zet de letters op dezelfde manier als een schrijfmachine, afzonderlijk, een na een, wat gemakkelijk is bij het aanbrengen van verbeteringen.

Wel te verstaan, van de ene uitgave tot de andere, worden zetsels van al de bladzijden bewaard doch de aan te brengen verbeteringen worden met de hand gedaan.

Niettegenstaande de kleinheid van de lettertekens, het is een echt monnikenwerk, vorderen de typografen zeer snel. Het is trouwens een werk van specialisten.

Voor het drukken worden vormen van 32 bladzijden van de reisgids gebruikt zodat op één zijde van een groot blad (40 gr) telkens 32 bladzijden gedrukt worden. Gedurende de laatste weken mobiliseren de twee drukkerijen al hun beschikbare middelen en de machines werken 16 h op de 24, voor het plooiën en het brocheren.

Wij eindigen deze bijdrage met hulde te brengen aan de handelsdienst van de N.M.B.S., die er elk jaar in slaagt het uitzicht van dit boek te verbeteren en die hand in hand samenwerkt met de specialisten van onze Maatschappij, met als gemeenschappelijk doel: het gebruik van de openbare vervoermiddelen vergemakkelijken.

## Kent U de toeristische formule van de N. M. B. S.

# Een mooie dag te...?

*Het is een reeks van 30 excursies, aan verminderde prijs, waarvan de biljetten en tickets verkrijgbaar zijn tot voor het vertrek van de trein, in de voornaamste stations; zij dienen aangevraagd de vooravond of beter nog twee dagen op voorhand, in de andere stations.*

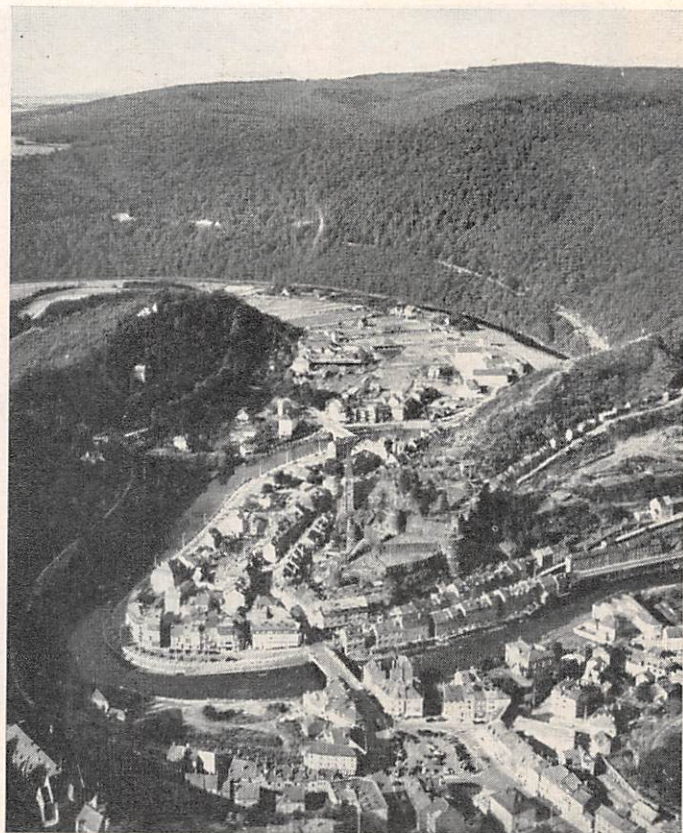
\*  
\*\*

Behoudens andersluidende bepalingen worden deze excursies ingericht al de zondagen in juni en september en alle dagen in juli en augustus.

Bij het opmaken van de prijzen werd rekening gehouden met een 2<sup>de</sup> kl. spoorwegparcours. Indien U wenst in 1<sup>ste</sup> kl. te reizen of houder bent van vrije-reiskaarten, een netabonnement van 5, 10 of 15 dagen of verminderskaarten 75 t. h., dan kunt U insgelijks aan deze excursies deelnemen. Uw vertrekstation zal U alle nuttige inlichtingen verstrekken en U de totaal te betalen prijs opgeven.

De gecombineerde biljetten zijn slechts één dag geldig en moeten steeds samen vertoond worden aan het controlepersoneel, zo bij de heen- als bij de terugreis. Met dit doel, moet het gedeelte « Programma » van het gecombineerde ticket bewaard blijven voor de terugkeer.

Behoudens andersluidende bepalingen op het gecombineerde ticket mag de reis niet onderbroken worden, noch afstand gedaan worden van een gedeelte van het af te leggen parcours « spoor ». Geen enkele strook is terugbetaalbaar. Indien, voor een geldige reden, de afgeleverde biljetten en tickets niet konden gebruikt worden, dan kunnen ze slechts terugbetaald worden indien zij samen en



Deze mooie foto werd genomen van op de hoogten, die La Roche-en-Ardenne beheersen. Men bemerkt de ruïnes van het versterkt kasteel, gelegen in een bocht van de Ourthe. Dit klein stadje, ideaal vakantieoord, kan bereikt worden met een biljet « Een mooie dag te... ».

in hun geheel aangeboden worden in het vertrekstation.

*De gecombineerde biljetten « Een mooie dag te... » afgeleverd door de N.M.B.S., die stroken bevatten voor trajecten op het net van de N.M.V.B. geven op deze laatstgenoemde lijnen een vermindering van 50 t. h.*

Voor de lijnen waarop de agenten van onze Maatschappij, evenals hun familieleden, vrij vervoer genieten, op vertoon van hun dienstkaart of van hun familiekaart, bewaren onze personeelsleden dezelfde voordelen als deelnemers aan deze excursies aan verminderde prijs.

Tegen afgifte van de strook zal de ontvanger aan de belanghebbende een bedrag betalen (in speciën) gelijk aan de verminderde prijs van het af te leggen traject op de lijn van de N.M.V.B.

\*  
\*\*

De N.M.B.S. heeft een brochure uitgegeven, die alle inlichtingen bevat betreffende deze dertig excursies.

# De Buurtspoorwegen in de Brusselse agglomeratie

Wanneer wij de kaart van het buurtspoorweginet van Brussel bekijken worden wij getroffen door het groot aantal lijnen, dat in de hoofdstad doordringt.

Om deze toestand beter te begrijpen moet men 70 jaar teruggaan en rekening houden met de ontwikkeling van de Brusselse agglomeratie zoals zij zich voerde tussen 1885 en 1895, op het ogenblik dat de eerste buurtspoorweglijnen werden aangelegd.

In die periode overschreed de bebouwde strook nauwelijks het kanaal van Charleroi en het zee-kanaal, in het westen; de vijvers van Elsene en de laagte van St. Joost, in het oosten, terwijl de ingang van het Ter Kamerenbos en de Longchamplaan (thans Winston Churchillaan) de uiterste grens vormden van de stad, in de richting van Charleroi.

Zodra de Nationale Maatschappij was opgericht, werd zij door de randgemeenten verzocht buurtspoorlijnen aan te leggen, die deze gemeenten zouden verbinden met de hoofdstad.

Alhoewel de N.M.V.B. slechts werd opgericht in 1885 werden achtereenvolgens onderstaande lijnen in dienst gesteld :

- Schepdaal - Brussel op 8 september 1887,
- Edingen - Brussel op 1 februari 1888,
- Grimbergen - Brussel op 14 september 1889,
- Haacht - Brussel op 1 augustus 1889,
- Vossem - Brussel op 19 juli 1891,
- Kleine Hut - Brussel op 6 februari 1892.



Een tramstel van de lijn Brussel - Wemmel rijdt over de spoorwegbrug te Molenbeek.

Wijzen wij erop dat, bij hun aanleg, het merendeel van deze lijnen nauwelijks in de agglomeratie doordrongen; het is alzo dat de lijn van Grimbergen niet over het kanaal ging aan de brug van Laken; de lijn van Schepdaal haar eindpunt had aan de Hertogin van Brabantplaats te Molenbeek en deze van Edingen op de Raadplaats te Anderlecht.

Na enkele maanden exploitatie werden, op aandringen van de randgemeenten, die verlangden dat hun reizigers verder in het centrum van de stad zouden gebracht worden en op verzoek van de stad Brussel, die deze toegang wenste te vergemakkelijken, deze lijnen respectievelijk verlengd tot aan het Noordstation, de Ninoofse Poort en het Rouppeplein.

Deze eerste buurtspoorweglijnen droegen in ruime mate bij tot de uitbreiding van de agglomeratie in het begin van deze eeuw met als gevolg dat navermelde nieuwe buurtlijnen of uitbreidingen in exploitatie werden gesteld :

- Laken - Noordstation in 1907,
- Molenbeek - Noordstation, in 1909,
- Wemmel - Laken in 1911,



Deze prentbriefkaart werd verzonden in 1901. Een paar van onze eerste motorrijtuigen van de lijn Brussel - Kleine Hut zijn de enige voertuigen op deze thans zeer drukke weg.

- Scheut - Zuidstation in 1913,
- Zuun - Het Rad in 1914,
- Observatorium - Ma Campagne in 1915,
- Anderlecht - Cité Bon-Air in 1928,
- Zellik - Noordstation in 1935.

Maar na de oorlog 1914-1918 ontwikkelden deze wijken zich zodanig dat, door een eigenaardige wending van de toestand, het voortaan de stadstrams zouden zijn die, in veel gevallen, de dienst zouden verzekeren wat dikwijls een aanzienlijk nadeel berekende aan de buurtlijnen.

De bijgaande kaart toont het geheel van de buurtspoorweglijnen, eindigend te Brussel, evenals het net van de autobusdiensten, die eveneens hun eindpunt hebben in de Brusselse agglomeratie.

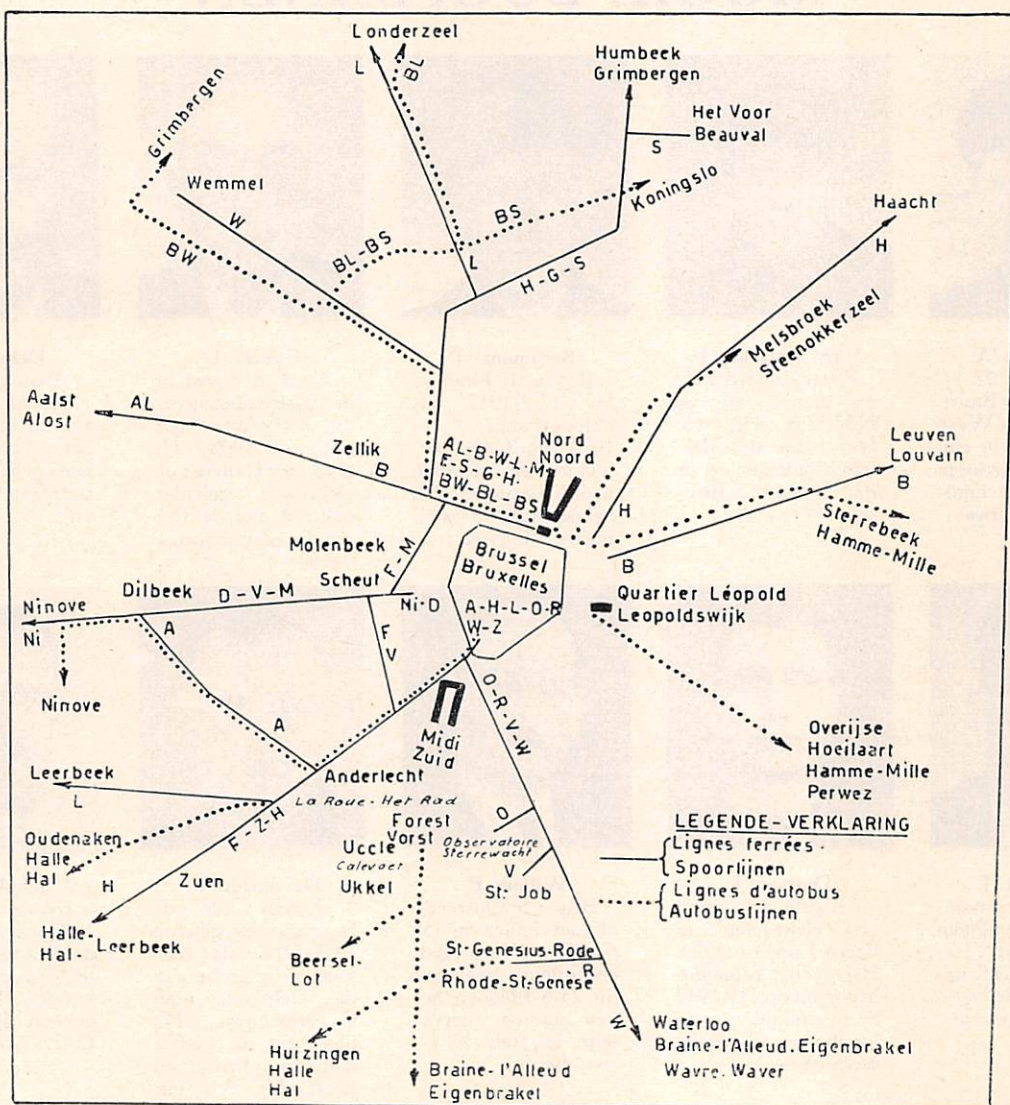
Vóór de oorlog hadden de lijnen Ukkel - Beersel, Ukkel - Halle en Ukkel - Eigenbrakel, geëxploiteerd door private maatschappijen voor rekening van de N.M.V.B., hun eindpunt te Ukkel-Calevoet waar de reizigers beschikten over de trams n<sup>o</sup> 7 en 9; sinds 1947 hebben wij deze lijnen overgenomen en een grote garage gebouwd in de onmiddellijke nabijheid van het station van Ukkel-Calevoet.

Sinds de oprichting van het autobusstation in het Rogiercentrum, gebouwd op de terreinen van het vroegere Noordstation, verkregen wij de toelating om het eindpunt van onze autobuslijnen Brussel - Kraainem, Brussel - Hamme-Mille en Brussel - Zaventem naar hier over te brengen.

Bij de vervanging van de elektrische buurtlijnen Brussel - Haacht en Brussel - Leuven door autobussen, zullen sommige vertrekken eveneens plaats hebben vanuit het autobusstation. Anderzijds vertrekken er, sinds de Wereldtentoonstelling, eveneens de autobussen van de lijnen B-W, B-S en B-L.



Sedert de Wereldtentoonstelling vertrekken onze trams op het Rogierplein. Deze foto toont de kaaien met op de voorgrond de cabine van de vertrekkoverste. Op de achtergrond een deel van het Internationaal Centrum, dat weldra dertig verdiepingen telt.



# PERSONALIA

## GEBOORTEN

### HOOFDBESTUUR

*Maria-Paula* bij de h. SAEY P.F. (Schoten).  
*Monique* bij de h. VAN WASSENHOVE S. (Lecuwegem).  
*Pieter* bij de h. VANDERFAEILLIE (Oostende).  
*Frank* bij de h. VAN DAMME R. (Haren).

### BRABANT

*Alexis* bij de h. NACKAERTS J. (Wespelaar).  
*Marie-Marleen* bij de h. CAUTAERTS D. (Pamel).  
*Luc* bij de h. EMLIT C. (Frasnes-lez-Gosselies).  
*Linda* bij de h. VAN DROOGENBROECK (St. Kw. Lennik).  
*Jan* bij de h. DE BRABANTER A. (Asse).  
*Hugo* bij de h. CAUTAERTS K. (St. Kw. Lennik).  
*Martine* bij de h. HELLINCKX J.-B. (Pamel).  
*Lutgarde* bij de h. FIEREMANS R. (Borchtlombeek).  
*Nicole* bij de h. BIERWART R. (Cortil-Noirmont).  
*Patrick* bij de h. DE BOT L. (St. Martens Lennik).

### ANTWERPEN

*Sonja* bij de h. BROECKHOVEN Cl. (Muizen).

### OOST-VLAANDEREN

*Nelly* bij de h. LIEVENS S. (Oosterzele).  
*Karine* bij de h. VAN BOGAERT P. (Hamme).  
*Erik* bij de h. VANDEVOORDE M. (Hamme).  
*Viviane* bij de h. SCHEIRE H. (Laarne).  
*Godelieve* bij de h. CLAEYS A. (Roesselare).  
*Ludwina* bij de h. D'HAENENS G. (Nevele).  
*Yvan* bij de h. BAETENS Fr. (Wanzele).  
*Martine* bij de h. DE GROOTE L. (Zingem).  
*Sabine* bij de h. SCHUTYZER R. (Destelbergen).  
*Pierre* bij de h. RYCKAERT K. (Destelbergen).  
*Marc* bij de h. TURTELBOOM J. (St. Lievens-Esse).

### LIMBURG

*Eddy* bij de h. DUPONT P. (Hasselt).  
*Ria* bij de h. DEFERM M. (Kuringen).  
*Luc* bij de h. NULENS M. (Koersel).  
*Paul* bij de h. VERLINDEN Fr. (Tessenderlo).  
*Arlotte* bij de h. BERVOETS E. (Tessenderlo).  
*Gilberte* bij de h. NIJS M. (Kortessem).  
*Ludo* bij de h. HOLTAPPELS F. (Diepenbeek).  
*Claire* bij de h. PANIS J. (Rekem).

## HUWELIJKEN

### BRABANT

De h. MATTENS Pierre met Mej. VAN DER ELST Y.

## MOOIE LOOPBANEN



**Witdouck A.**  
Begon op 22-11-1911 bij de Buurtspoorwegen in West-Vlaanderen. Hij eindigde zijn lange loopbaan als machinist 1<sup>e</sup> kl. te Geluwe.



**Van Nuffelen F.**  
Kwam op 1-8-1913 in dienst bij de N.M.V.B. Hij was zeer lange tijd elektrisch geleider op de lijn Haacht - Brussel.



**Bergmans J.**  
Begon in Limburg op 12-2-1912 als hulpontvanger. In 1920 werd hij ontvanger en in 1946 hoofdontvanger. Hij behoorde tot de stelplaats Maaseik.



**Gysels L.**  
Trad in dienst bij de Buurtspoorwegen in het Antwerpse, op 3-12-1908. Hij deed steeds dienst als elektrisch geleider, gehecht aan de stelplaats Zurenborg.



**Delorge F.**  
Begon op 19-8-1912 als baanwerker op de lijnen van het Naamse. Hij was gehecht aan de stelplaats van Forville.



**Deweerdt J.**  
Begon als ontvanger op de tramlijnen van de kust op 13-7-1920. Hij bleef gehecht aan de stelplaats van Oostende.



**Diasson L.**  
Kwam in dienst als elektricien te Brussel op 4-6-1920. Hij werd brigadier benoemd op 1-1-1945 en eindigde zijn loopbaan als keurwerkman.



**Willem E.**  
Begon te Oostende als ontvanger op 15-6-1920. Werd d.d. 6-1920. Werd d.d. 25-6-1945 en het jaar nadien controleur. Hij telt 39 jaren dienst.



**De Smedt V.**  
Kwam bij de Buurtspoorwegen op 14-2-1914 als ontvanger, gehecht aan de stelplaats van Grimbergen. Hij bleef tot de laatste dag in dienst en heeft dus een uitzonderlijke loopbaan van 46 jaar.



**Schultze H.**  
Kwam op 27-7-1920 in dienst bij de Buurtspoorwegen te Brussel als ontvanger. Hij was zeer gekend op de lijnen O. en V.

## Oprustgestelde Agenten in de Groepen

Maanden jan.-febr. 1960

Dienstj. Groep

GEYS A., el. geleider . . . . .	32	Antwerpen
VAN DEN WOUWER J.B., baanw. . . . .	30	»
YLEN Fr., boekhouder 2 <sup>e</sup> kl. . . . .	37	Oost-Vlaanderen
LEQUEUX E., el. geleider . . . . .	33	»
KERCKAERT T., brigadier . . . . .	32	»
NOTERMAN M., A.R. geleider . . . . .	32	»
DE TAEYE L., dd. hoofdontvanger . . . . .	30	»
BAUR H., gesch. werkm. . . . .	28	»
VAN KEMMEL C., half-gesch. werkm. . . . .	25	»
DE GEYTER T., baanwerker . . . . .	21	»
FAUCONNIER L., gesch. werkm. 1 <sup>e</sup> kl. . . . .	39	West-Vlaanderen
VANREMOORTELE H., gesch. werkm. . . . .	38	»
CALLEMIN C., el. geleider . . . . .	37	»
VERGALLE T., klerk 2 <sup>e</sup> kl. . . . .	47	Brabant
DIERICKX T., diensthoofd . . . . .	47	»
WATERPLAS F., el. geleider . . . . .	46	»
DE BOT J.B., el. geleider . . . . .	45	»
MEES L., machinist 1 <sup>e</sup> kl. . . . .	38	»
CORNELIS J., ploegbaas . . . . .	36	»
CAES H., stoker . . . . .	36	»
SCHOUTEN V., controleur . . . . .	35	»
BUELENS J., el. geleider . . . . .	32	»
ROCH E., keurwerkman . . . . .	32	»
BERGMANS J., hoofdontvanger . . . . .	42	Limburg
MOESEN J., el. geleider . . . . .	35	»
STOUTEN H., ploegbaas . . . . .	29	»
DELORGE F., baanwerker . . . . .	40	Namen-Luxemburg
LAMBERMONT Z., baanwerker . . . . .	30	»
COMPÈRE H., machinist 1 <sup>e</sup> kl. . . . .	43	Luik
BAETEN L., el. geleider . . . . .	34	»
COMPÈRE L., el. geleider . . . . .	29	»
FRENK V., kuisvrouw . . . . .	14	»
VEKEMAN E., el. geleider . . . . .	36	Henegouwen
CORNET G., ontvanger . . . . .	32	»
POTTIEZ R., ontvanger . . . . .	28	»
GIJSELINCK E., baanwerker . . . . .	24	»

### DIERICKX T.

Begonnen als ontvanger op 1-6-1913 op de lijnen van Brussel, werd hij klerk 2<sup>e</sup> kl. op 1-1-1929 in de stelplaats van Het Rad. Tot d.d. stationschef benoemd in 1933 werd hij stationschef 1<sup>e</sup> kl. in 1940. De heer Dierickx vervolgt zijn voorbeeldige loopbaan als bewegingsoverste te Dilbeek op 1-1-1946. In 1952 werd hij dienstoverste 2<sup>e</sup> kl. benoemd om zijn loopbaan te eindigen in laatstgenoemde stelplaats met de graad van dienstoverste, die hem werd toegekend in 1955.



### Waterplas F.

Begon op 13-3-1912 als elektrisch geleider op de lijnen Brussel - Ninove en Brussel - Dilbeek, waarop hij gedurende gans zijn loopbaan dienst deed.



### Moesen J.

Werd aangenomen als geleider op de elektrische buurtlijnen van Luik op 24-6-1920. Hij was verbonden aan de stelplaats van Rocourt.



### Schouten V.

Als geleider begonnen te Kuregem op 11-4-1925 werd hij spoedig leermeester en talrijke geleiders werden door hem gevormd. Hij werd controleur benoemd op 1-1-1942.

Een  
wedervaren  
van



## Controleur SPEURNEUS

**SPEURNEUS** : Het schijnt dat ge gediscussieerd hebt met de jonge man, die juist van de autobus stapt?

**ONTVANGER** : Het is een soldaat in verlof en in burger. Ik wist niet wat doen...

**Sp.** : Wij zullen samen deze tamelijk ingewikkelde zaak eens herzien. Wanneer een toekomstig soldaat naar de herkeuringsraad gaat en er van terugkomt en wanneer hij naar het Selectiecentrum gaat is hij in het bezit van een I.B.-biljet, afgeleverd door het gemeentebestuur.

**O.** : Ja, hij reist in debet, t.w. in ruil van het document geef ik hem een reiskaart van 14 F.

**Sp.** : Juist, het is een forfaitaire prijs; wanneer dezelfde burger van het Selectiecentrum TERUGKOMT is hij militair niettegenstaande zijn burgerpak en moeten wij hem een reiskaart tegen 50 % vermindering geven, in ruil van een bon, model 494, die hij van het leger heeft ontvangen.

**O.** : Tot nog toe gaat het, maar wat gezegd van de militairen met verlof?

**Sp.** : Zij zijn in het bezit van een « verlof- of een vergunningsbrief » of van een gunstverlof en vergunningskaart, model D1; indien zij terzelfdertijd C.V. biljetten ontvangen hebben, geven zij een strook aan de ontvanger en krijgen in ruil een reiskaart voor de ganse reisweg...

**O.** : Ofwel hebben zij geen C.V. biljetten ontvangen samen met hun verlofbrief en in dat geval reizen zij, zelfs in burger, tegen 50 % vermindering.

**Sp.** : Ja, en gedurende gans hun verlof kunnen zij, op de spoorlijnen en op de autobuslijnen met buurtspoorwegtarief, reizen tegen 50 % vermindering op vertoon van hun verlofbrief.

**O.** : En op de autobuslijnen met autobustarief?

**Sp.** : De militair in uniform (in bezit van een verlofbrief of een orderbrief) betaalt zijn reiskaart tegen 50 % vermindering.

**O.** : En de militairen, die zich verplaatsen om dienstredenen?

**Sp.** : Deze zijn in het bezit van een « bon model 494 ». Maar opgelet, aan de militairen, afhankelijk van het Ministerie van Landsverdediging, worden reiskaarten tegen 50 % vermindering afgeleverd, in ruil van dit document terwijl voor het burgerlijk personeel de volle prijs wordt aangerekend. De prijs van de afgeleverde reiskaart moet door de ontvanger aangeduid worden in het daartoe voorbehouden vak.

**O.** : Alles is nog niet gezegd over dat onderwerp?

**Sp.** : Neen, maar dat is toch het voornaamste.

**O.** : Nu zie ik in elk geval de zaak veel klaarder. Het eerste deel van mijn dienst is geëindigd en zoals men in het leger zegt « keer ik naar mijn haardstede terug », maar niet om er van corvee te zijn.

**Sp.** : De groeten aan de adjudant van week.

# Nieuws van het Hoofdbestuur en van onze Exploitatiegroepen

**Brabant**

## UITREIKING VAN ERETEKENS

Op 20 maart jl. had in de eetzaal van het werkhuis te Kuregem een plechtigheid plaats tijdens dewelke aan een aantal agenten het diploma en het juweel van eretekens in de nationale orden en burgerlijke eretekens werden overhandigd.

In het keurig herschilderde lokaal was een verhoog opgetimmerd waarop een orkest had plaats genomen, voor het grootste gedeelte, samengesteld uit agenten van het werkhuis van Kessel-Lo.

Te 10 h. deed de heer J. Cuvelier, directeur, gevolgd van zijn ingenieurs en dienstoversten, zijn intrede onder de tonen van het nationaal lied.

De heer Cuvelier zegde hoe aangenaam het hem was deze eretekens te mogen uitreiken in naam van de regering, die also de getrouwheid van de agenten in openbare dienst wil belonen. Vervolgens werd overgegaan tot de naamafroeping van de onderstaande ambtenaren en agenten en spelde de heer directeur persoonlijk het juweel op en wenste hij allen hartelijk geluk.

De uitreiking van de eretekens werd verscheidene malen onderbroken om het orkest de gelegenheid te geven zich te laten horen terwijl de agenten zich te goed deden aan een lekkere porto en de tijd vonden hun herinneringen nog eens op te halen.

## NATIONALE ORDEN

### LEOPOLDSORDE

#### Ridder

VAN SINA Alf., dienstchef 1° kl.; HAUSMAN R., technisch inspecteur.

### KROONORDE

#### Officier

BRICOUT A., dienstchef 1° kl.

#### Ridder

PINNOY V., dienstchef 2° kl.

### Gouden Palmen

LAURENT R., controleur; VANDERMINNEN J.B., controleur; VAN OOSTERWIJCK L., controleur.

### Zilveren Palmen

MEULEMANS J., keurwerkman.

### Gouden Medaille

VIDTS L., geleider; BEECKMANS E., half gesch. werkman; DE QUANTER J., geleider; DEROUBAIX G., ontvanger; MELLEKER J., geleider; MUSCH G., ontvanger; PEETERS H., ontvanger; VAN HASSEL H., ont-

vanger; VAN LAETHEM K., geleider; VAN ACHTER P., ontvanger.

## BURGERLIJKE ERETEKENS

### 35 JAREN DIENST

#### Burgerlijk Kruis 1° kl.

SIMON F., dienstchef 2° kl.

#### Burgerlijk Kruis 2° kl.

LECION M., meestergast; NACKAERTS F., meestergast 1° kl.; FONTAINE J., controleur; LANGHENDRIES, controleur.

### Burgerlijke medaille 1° kl.

WALRAEVENS M., keurwerkman; VAN DER ELST A., ontvanger; DE SCHOUWER J., manoeuvre; VAN CAPELLEN K., el. geleider; TERWECOREN E., el. geleider; MANHEULES F., gesch. werkman 1° kl.; MEURENS A., manoeuvre; VAN DER HEYDEN F., baanwerker; WALRAEVENS L., ontvanger; STAS L., half-gesch. werkman; LEROY G., A.R.-voerder; GOFFIN J., hoofdontvanger; DAEMS Ch., brigadier; WELLEKENS R., gesch. werkman 1° kl.; VERDEYEN G., ontvanger; VERHOEVEN F., A.B. geleider; BEECKMANS C., ontvanger; PIERRET H., ontvanger; DE MEY E., manoeuvre; D'HULSTER J., ontvanger; VAN ACHTER P., ontvanger; DENEYS G., ontvanger; DE KEYSER M., hoofd-ontvanger; LATTINIST J., gesch. werkman; CHRISTAENS J., baanwerker; DE CLERCQ G., el. geleider; FORTIER E., gesch. werkman; HAMELS J., half gesch. werkman; HEYVAERT J., ontvanger; PARIJS F., hoofd-ontvanger; RAMPPELBERG V., baanwerker; VAN LOO A., keurwerkman; VRANCKX P., hoofdontvanger; WALKIERS P., keurwerkman; ALEXANDRE E., hoofdontvanger; NIJS J., baanwerker; STORMS L., A.B. geleider; PETRE A., baanwerker; GEETS L., manoeuvre; VAN EYLEN J., keurwerkman; HARNIE E., ontvanger.

### 25 JAREN DIENST

#### Burgerlijke medaille 1° kl.

DELEUS L., FRANKLIN A., COCHEZ F., ONS J., VAN DEN BREUL J.

#### Burgerlijke medaille 2° kl.

DE CUYPER J.-B., COPPENS J.-B., BAUT E., JANSSENS H., BRICHAU J., DE BECKER J., VAN KERCKHOVEN R., BAUWENS J., CRABBE A., KESTEMONT A., OLBRECHTS J., BAUWEN A., LEMMENS F., MERCKX F., VENY F., BAMS A., DE SAMBLANCX M., MEES F., VAN DER MEULEN J., VAN LIERDE A., VERGALLE A., PEELAERTS A., VERBRUGGEN L., DUPONT Cl., DE BRUIN A., LAURENT J., PEETERS C., SCHAUMANS E., CRAB J., ADAMS M., DARON L., VAN ESPEN R., WUYCKENS G., JANSSENS J., VAN DEN WINCKEL A., HAWAERT M., VAN DEN BULCKE G., VAN ASSCHE J., VAN BUGGENHOUT J., VAN DER VELDEN J., SEVERS F.

## VRIENDENKRING DER BEDIENDEN

### BRABANT



De Vriendenkring der Bedienden richtte op zaterdagmiddag, 27 februari jl., een « vier-uurtje » in dat zeer talrijk werd bijgewoond.

De net gedekte tafels van de bediendenrefter waren wel voorzien van koeken, taart en geurige koffie. Nadien werden nog enkele filmen afgerold die werkelijk goed gekozen waren. Voor de deelnemers aan de Lourdes-reis van 1959 werden aldus nog eens die onvergetelijke momenten uit die prachtige reis in herinnering gebracht. Ook de projectie van een mooie reeks diapositieven, die te Lourdes werden opgenomen, oogstte vanzelfsprekend groot succes. Een documentaire film over Tirol bracht de leden reeds een voorsmaakje van wat de voor dit jaar geplande reis hun bieden zal.

De komische avonturen van Donald Duck en Woody Woodpecker vielen niet alleen bij de jeugdige toeschouwers in de smaak, zoals wel blijkt uit de foto hiernaast.

(Foto Ch. Henderyckx.)

## Oost-Vlaanderen

### UITREIKING VAN ERETEKENS

Op 28 februari werd in de stelpplaats van Destelbergen overgegaan tot de uitreiking van eretekens aan 37 agenten van de Groep Oost-Vlaanderen.

Deze plechtigheid werd voorgezeten door de heer Cosyns L., Directeur, die in een passende rede het belang van deze uitreiking deed uitschijnen. Hij legde er de nadruk op dat het verlenen van het ereteken niet alleen moet aanzien worden als een daad van erkentelijkheid voor de bewezen diensten gedurende meer dan 40, 35 of 25 jaar, doch eveneens als een blijk van hulde van het land en van de N.M.V.B. tegenover de agenten, die niettegenstaande vele en grote omvormingsmoeilijkheden, zich aan de nieuwe toestanden wisten aan te passen.

« Onze Buurtspoorwegen » sluit zich aan bij deze hulde en wenst de gedecoreerden nog vele jaren van voorspoed en geluk.

Na het officiële gedeelte werd het feest opgeluisterd door het duo Benny-Evert, dat de aanwezigen op een zeer dege-lijke wijze wist te vermaken. Het behendigheidsspel dat onder de leiding van Benny-Evert, door twee agenten en twee dames werd uitgevoerd viel bijzonder in de smaak.

### NATIONALE ORDEN

(Beweging van 15 november 1959)

#### KROONORDE

##### Ridder

DEBERGH R., dienstoverste 1° kl.; THYBAUT R., dienstoverste 1° kl.

#### Gouden Medaille

VEROLLE J., ontvanger.

#### ORDE VAN LEOPOLD II

##### Officier

VANDERPLAETSEN R., technisch inspecteur.



### BURGERLIJKE ERETEKENS

#### 35 JAREN DIENST

##### Burgerlijk Kruis 1° kl.

AUDRY A., dienstoverste 1° kl.

##### Burgerlijk Kruis 2° kl.

SAERENS H., stelpplaatsoverste 1° kl.; BAERT M., klerk 2° kl.

##### Burgerlijke Medaille 1° kl.

BOLLAERT J., el. geleider; DE LANGHE A., ploegbaas; VAN CAENEGHEM R., ontvanger; VANDEWEGHE K., el. geleider; VAN KEMMEL C., half gesch. werkmán; RYCKBOSCH L., ontvanger; SEYS K., gesch. werkmán; VAN LAERE R., A.B. geleider; CALLENS E., A.B. geleider; CLAUWAERT M., el. geleider; DECLOET A., gesch. werkmán; DE PRYCKER G., ontvanger; HUYVELD R., ontvanger; LOSSY O., ontvanger; VEREECKE M., baanwerker.

#### 25 JAREN DIENST

##### Burgerlijke Medaille 1° kl.

BALCAEN V.

##### Burgerlijke Medaille 2° kl.

BAUWENS J., BOLLAERTS J., BRACKE J., DANNINCK R., DECHAMPS G., DE SUTTER M., JACOBS J., PELSEMAKER R., T'HOOFD A., BAUWENS M., DECLERCQ R., VANDERGUCHT M., BAERT R., BOEL A.

## Antwerpen

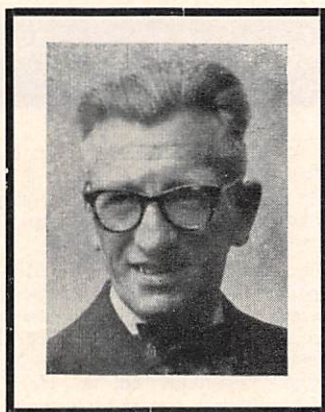
### IN MEMORIAM

Op 11 februari 1960 overleed de heer Edward Leenen.

Als zoon van wijlen de oud-dienstoverste van Groep Merksem, kwam hij als klerk 2° kl. bij onze Maatschappij in dienst op 1-8-1928.

Nagenoeg 25 jaren had hij de leiding van de stelpplaats Merksem-IJskelder, vertrekpunt van talrijke nijverheidsverbandingen en derhalve een belangrijk centrum van goederenvervoer.

In 1953 werd hij aangesteld als diensthoofd voor Veiligheid, Gezondheid en Verfraaiing der werkplaatsen. Deze belangrijke opdracht lag hem nauw aan het hart en hij vervulde deze dan ook met nauwkeurigheid en plichtsbef.



Wij verliezen met de heer Leenen niet alleen een hard werker, doch ook een goed mens.

Moge dit voor zijn diepbedroefde echtgenote en zoon een troost zijn.

## West-Vlaanderen

### VREUGDE NA ARBEID

#### BRUGGE

Op zaterdag 20 februari 1960 hield de Vriendenkring van het personeel der Buurtspoorwegen haar eerste Algemene Vergadering voor 1960, te Assebroek. De Heer Storms, Directeur van de Groep West-Vlaanderen had eraan gehouden deze vergadering bij te wonen.

Volgende punten stonden op de dag-orde :

1° Verslag en Kastoestand voor het jaar 1959.

2° Vooruitzichten en verwachtingen voor 1960.

(Vervolg blz. 14.)

# NIEUWE SLUITBOMEN

De N.M.B.S. begint thans sommige overwegen, waar er een druk verkeer heerst, uit te rusten met automatisch werkende gedeeltelijke sluitbomen, die halve sluitbomen worden genoemd en die zigzag aan weerszijden van de overweg zijn opgesteld.

De weggebruiker komt voor de spoorweg slechts tegenover één sluitboom te staan en loopt dus niet het gevaar dat hij op de sporen tussen twee sluitbomen wordt gevangen.

Naast de wegsignalisatie op een afstand (driehoekig bord met locomotief-silhouet en naderingspaaltjes) bestaat de signalisatie ter plaatse van een dergelijke overweg uit een enkel St. Andrieskruis (voor 1 spoor) of een dubbel St. Andrieskruis (voor 2 sporen) en dan nog een stel van 2 rode flikkerlichten en een wit flikkerlicht; dat alles is rechts van de weg geplaatst.

Op elke halve sluitboom hangt bovendien op het rechte gedeelte een schijf n° 21 van de wegcode « verkeer verboden ».

Ten slotte is er in de aslijn van de weg aan weerszijden van de O.W. een doorlopende witte band geschilderd. Bijgaande schets geeft een beeld van een dergelijke overweg.

Het geheel werkt als volgt :

a) er is geen trein die de O.W. nadert: de sluitbomen zijn omhoog, het wit licht flakkert;

b) een trein nadert de O.W.: de rode flikkerlichten worden onmiddellijk aangestoken, het wit licht dooft uit, een wekker belt.

**Vanaf dat ogenblik is doorrijden verboden.**

Enkele seconden later worden de sluitbomen neergelaten.

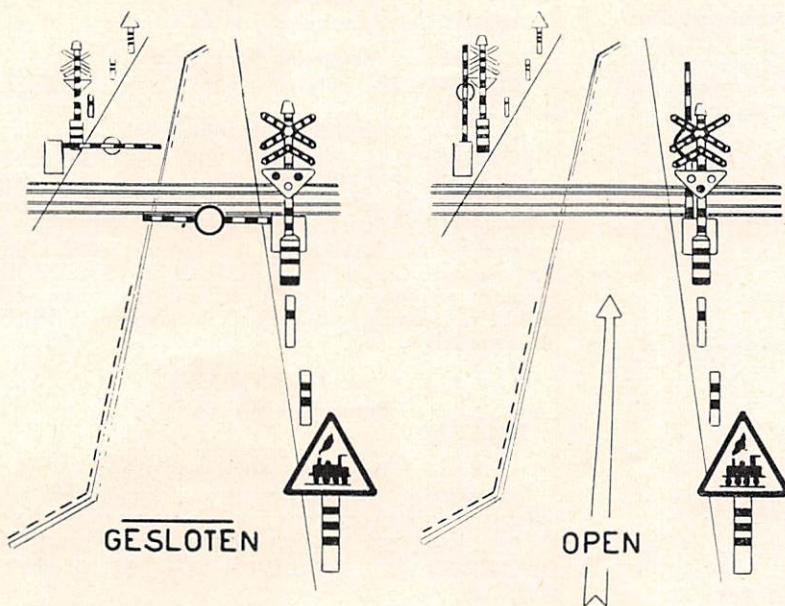
Tussen het aansteken van de rode lichten en het voorbijrijden van de trein verlopen ten minste 25 seconden;

c) een weinig na de doortrit van de trein gaan de sluitbomen omhoog, de wekker valt stil en de rode flikkerlichten worden vervangen door een wit flikkerlicht.

**Indien er evenwel een andere trein, die door de eerste aan het gezicht wordt onttrokken, op het andere spoor aankomt, blijven de lichten natuurlijk rood en de sluitbomen neergelaten.**

De N.M.B.S. doet een dringende oproep tot al de weggebruikers: elkeen moet doordrongen zijn van de twee grote waarheden waaraan men niet genoeg kan herinneren:

- Rood licht = Trein dichtbij: STOP.
- Een trein kan een andere aan het gezicht onttrekken.



## VEILIGHEIDSWEDSTRIJD

STAND OP 29 FEBRUARI 1960

In ANTWERPEN heeft ploeg n° 11 nog steeds de leiding, aanstonds gevolgd door n° 6. Beide ploegen naderen de 365 dagen. Er zijn thans negen ploegen in lijn.

Ook in OOST-VLAANDEREN is er geen reden tot klagen. De drie ploegen houden stand en werden door twee andere vervoegd.

In WEST-VLAANDEREN valt ploeg n° 6 weg, doch ook hier vinden wij twee nieuwelingen.

BRABANT doet het minder goed. Niet minder dan 8 ploegen verdwijnen van de piste. Hun kopman n° 15 heeft reeds de drie jaar overschreden.

In LIMBURG blijft de toestand onveranderd en treffen wij dezelfde ploegen aan. Waar blijft n° 3?

3° Huldiging van vier leden, die in de laatste jaren promoveerden tot een graad van overste, nl. De Duytsche Marcel, werkhuis-brigadier; Bulthé Lucien, bewegingsoverste; Poppe Albert en Corty Albert, controleurs. De Heer Directeur overhandigde hen, in naam van de Vriendenkring, een ceramiekschaal, met het wapen en de kenspreuk van de Vriendenkring.

Vervolgens werd vanwege de Vriendenkring door de Heer Bulthé L. aan de Heer Directeur een Ereschaal aangeboden.

In gezellig samenzijn werd de vergadering voortgezet en werd aan de genodigden koffie en belegde broodjes voorgezet.

Dit werd het zoveelste bewijs van de goede verstandhouding die heerst onder het personeel der N.M.V.B. te Brugge. De morele en kulturele verheffing van het personeel blijven het hoofdoel van de Vriendenkring.

## Hoofdbestuur

De kring van het personeel van het Hoofdbestuur gaf op 5 maart jl. zijn jaarlijks bal, dat deze maal doorging in de Gouden Zaal van het Atlanta-hotel te Brussel.

Meer dan 200 personen hadden de oproep van de inrichters beantwoord en o.m. werd de aanwezigheid opgemerkt van de Heer en Mevr. Declercq, Inspecteur-Generaal, de Heer en Mevr. Rousseau, Directeur, en de Heer en Mevr. De Moor, Hoofdinspecteur.

Tot in de kleine uurtjes zorgde het uitstekend orkest « The Moonliners » voor de gewenste muzikale omlijsting. De deelnemers waren ook zeer opgetogen over de kwaliteit van de attracties.

Wij maken van de gelegenheid ge-

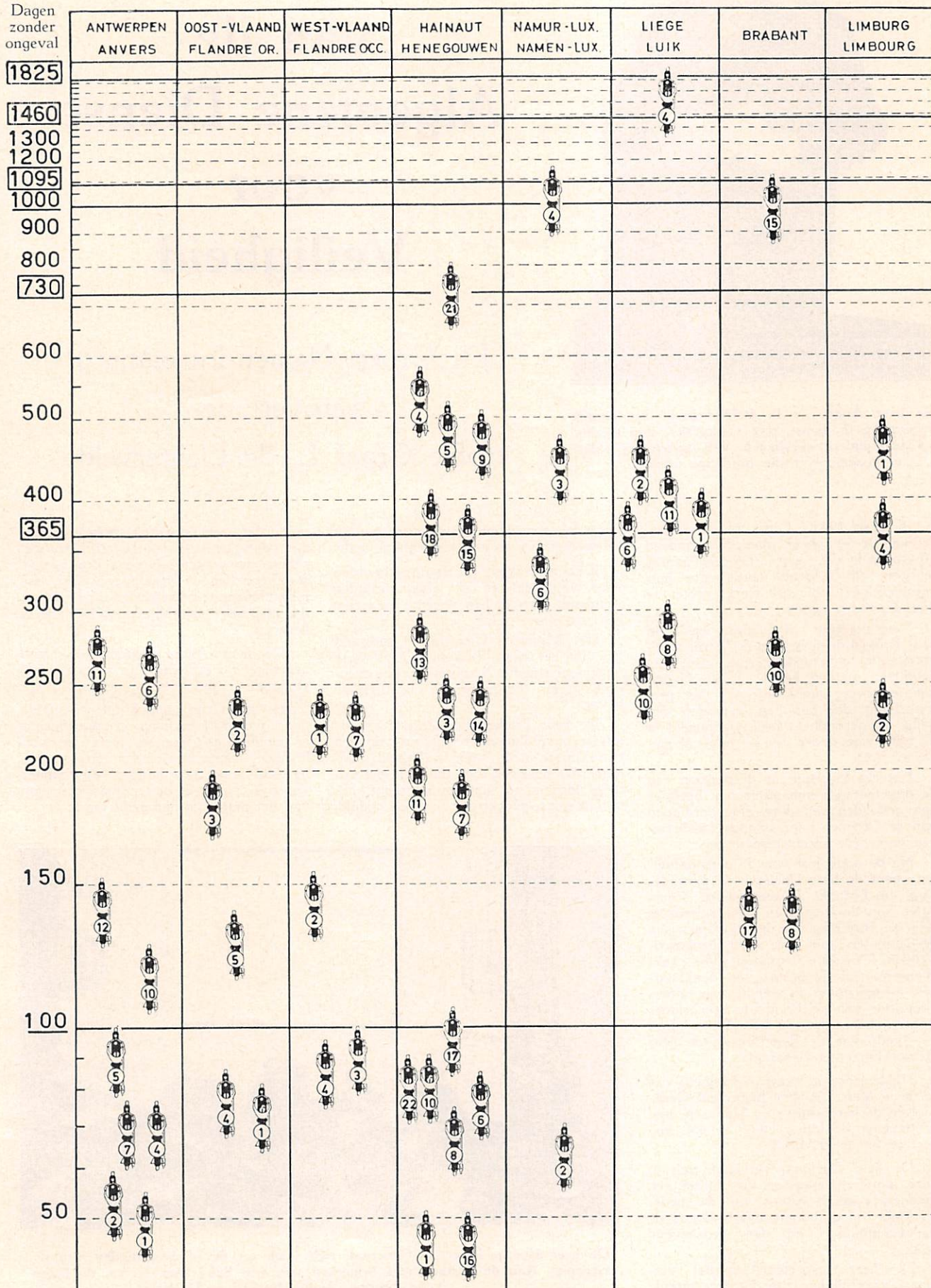
bruik om de personeelskringen ter kennis te brengen dat de heren Vanden Eede en De Munter werden verkozen tot voorzitter, respectievelijk ondervoorzitter van de kring « Onder Ons ».

\*\*

Bij onze oprustgestelden hebben wij spijtig genoeg verscheidene sterfgevallen te vermelden. Op 4 februari vernamen wij het overlijden van de heer Em. Colin, die werkzaam was op de Boekhouding; op 1 maart overleed de heer De Kegel, zeer gekend in de Groepen als inspecteur van de Directie F., en daags nadien de heer Sirjacobs, Hoofdingenieur, die het merendeel van zijn loopbaan doorbracht op de gewestelijke directie van de Groep Henegouwen. Op 6 maart was het onze vroegere kassier, de heer J. Helas, die ons verliet en ten slotte vernamen wij het overlijden, op 12 en 29 maart, van de heren Salmon en J. Christiaens.

# DE VEILIGHEIDSWEDSTRIJD

Dagen  
zonder  
ongeval





# Jaarvergadering van de Algemene Dienst voor Veiligheid

De Groep Namen-Luxemburg  
veroverd de  
trofee Graaf L. de Lichtervelde

De heer André: « In 1959 belooft het aantal ongevallen in dienst, met werkverlet, nog slechts 3,5 per honderd werklieden. Wij mogen ons heden verheugen over die prachtige uitslag... »

16 maart 1960... Onze cow-boy, hoeder van de veiligheid, glimlacht wanneer hij vaststelt dat voor 1959 het aantal ploegen, dat beloofd wordt voor hun voorzichtigheid bij het werk, groter is dan de vorige jaren.

Vierenveertig afgevaardigden zijn naar Brussel gekomen om de verrassingspremie in ontvangst te nemen; in werkelijkheid zouden het er 1.700 moeten zijn, ongeveer een vierde van het personeel dat, dag aan dag, kapitalen van geluk en gezondheid heeft verzameld in de vorm van dagen zonder ongeval met werkverlet.

Het Hoofdbestuur, in de persoon van de directeurs en hun adjuncten, heeft er aan gehouden aan deze afgevaardigden van de Groepen haar sympathie te betuigen voor deze krachtsinspanning.

Na de aankomst van de personaliteiten opent de heer Declercq de vergadering; hij bedankt de heer André, Voorzitter van de Raad van Beheer, eens te meer de uitreiking van de beloningen aan de laureaten van onze Veiligheidswedstrijden te willen voorzitten. Hij drukt eveneens zijn gevoelens van dankbaarheid uit tegenover de heer Storme, onder voorzitter van de Raad, de heer ridder Roberti, beheerder, de heer Léon, afgevaardigde van de Regering en de heer Hoens, Directeur-Generaal.

Hij begroet de tegenwoordigheid van de heer Van Lul, Ere-Inspecteur-Generaal en de heren Huys en Vanitsen, respectievelijk hoofdspecteur en e.a. inspecteur bij de N.M.B.S.

De heer Declercq verheugt zich in deze aanwezigheden en ziet hierin een ontegensprekelijk bewijs van de medewerking van de hogere overheid aan de verwezenlijking van dat menslievend werk.

De heer Inspecteur-Generaal verklaart, overtuigd te zijn dat deze morele

steun een onmisbaar baselement is voor het wellukken van elke preventieve actie.

Zich vervolgens tot de diensthoofden voor veiligheid en de afgevaardigden wendend, heet hij hen welkom en wenst hen van harte geluk.

Het Algemeen Diensthoofd herinnert hen dat het bilan *Veiligheid 1959* werd opgenomen in het jaarverslag, dat eveneens zeer bevredigende statistieken bevat.

De heer Declercq onderlijnt dat, de uiterst bevredigende resultaten van een twaalfjarige strijd voor veiligheid, aantonen dat een goed ingestudeerde preventieve inspanning lukt en opbrengt. Hij besluit met te zeggen dat nog veel geduld,

volharding en doordrijvendheid nodig zijn, dat men zal moeten afbreken met zekere gewoonten alvorens een nieuwe stap te zetten en vraagt aan allen hun inspanningen te ontwikkelen om de taken, die nog wachten, tot een goed einde te brengen.

De heer André, Voorzitter, houdt vervolgens zijn toespraak waarvan wij onderstaand de vertaling geven.

Hij drukt zijn vreugde uit persoonlijk de afgevaardigden van de werknemers te kunnen gelukwensen voor de volbrachte inspanning maar maakt zich bezorgd voor de gevolgen, die kunnen voortvloeien uit de bestendige uitbreiding van het nationaal automobielpark.



De heer Hoens, Directeur-Generaal, richt zich tot de afgevaardigden van de Groepen. Aan de bestuurstaafel bemerkten wij, van links naar rechts, de heren Léon, Storme, André, Roberti en Declercq.



De afgevaardigden van de Groep West-Vlaanderen. Staande, de heren Calcoen, Dugardeyn, Clarysse en Ryelandt. Gezeten, de heren Slabbink, Dekempe, Schoonoooghe en Hancke.

#### TOESPRAAK VAN DE VOORZITTER VAN DE N.M.V.B.

*Mijne Heren,*

*Er is mij het eerste nummer onder ogen gekomen van een nieuw blad « Les Risques du Métier », uitgegeven door het « Institut National de Sécurité », te Parijs, voor de voorkoming van de arbeidsongevallen en de beroepsziekten. Ik werd getroffen door een echte noodkreet, die in vette letters de aandacht trok : « Negen miljoen mensen aan het werk : elk jaar één miljoen slachtoffers van ongevallen ».*

*Die cijfers zijn getrokken uit door de nationale kas voor sociale veiligheid in Frankrijk gepubliceerde statistieken.*

*In 1948 stonden wij voor een even alarmerende toestand : 9,4 ongevallen met werkverlet per 100 werklieden.*

*Het is toen dat onze Raad van Beheer ertoe besloot een grootse operatie voor veiligheid en voorkoming op touw te zetten, waarvan hij de te bereiken doelstellingen en objectieven vaststelde.*

#### TWAALF JAAR STRIJD.

*Twaalf jaar lang reeds hebt U onverdroten gestreden, hebt U zich van de taak, die wij U hebben opgedragen, met onverminderde ijver gekweten.*

*Door uw volharding, en dank zij een gezamenlijke politiek waarbij niets aan het toeval werd overgelaten, zijt U erin geslaagd een oplossing te vinden voor duizend en meer zeer moeilijke en delicate kwesties, zo op het technische als op het menselijke plan.*

*In 1959 belooft het aantal ongevallen in dienst, met werkverlet, nog slechts 3,5 per 100 werklieden.*

*Wij mogen ons heden verheugen over die prachtige uitslag, die de h. Inspecteur-Generaal zo even veel te bescheiden als bemoedigend bestempelde.*

*De resultaten die wij op al de gebieden van de voorkoming en de veiligheid hebben bereikt wijzen erop dat wij op de goede weg zijn inzake ongevallen en dat wij, zo op het nationale als op het internationale plan, een positie*

*innemen die niet alleen benijdenswaardig is, maar ook werkelijk benijd wordt.*

#### MEER DAN 2.000 DAGEN IN TWEE GROTE WERKHUIZEN.

*Ik richt in 't bijzonder mijn gelukwensen tot de twee werkplaatsen van Andenne en Kessel-Lo, alsmede tot de groep Luik en de verschillende ploegen, die reeds door de Inspecteur-Generaal werden vernoemd, om de prachtige prestaties, die zij hebben geleverd. Zo in aantal als in waarde overtreffen zij al wat tot nog toe werd bereikt. Zij bewijzen dat zo in den beginne de resultaten, naar de zin van sommigen onder ons, soms lang, te lang uitbleven, de volharding en de overredingskracht van onze hoofden der veiligheid de overwinning hebben behaald op de menselijke natuur, de onverschilligheid, de kwade wil.*

*Maar is het ook geen afdoend bewijs van het feit dat niemand alléén die taak kan volbrengen en dat de medewerking van allen, namelijk van het personeel zelf, onontbeerlijk is.*

#### DE VEILIGHEIDSGEEST INPRENTEN.

*De opvoeding van het personeel begint nu haar vruchten af te werpen. Men moest ertoe komen hem een geest van veiligheid in te prenten, en dat was de weg waarop men moest, en nu nog moet volharden.*

*Uit de resultaten blijkt ook dat die geest van veiligheid bij ons zeer veel veld heeft gewonnen, en dat is een heel*



De afgevaardigden van de Groep Antwerpen. Staande, de heren Van der Straeten, Heulens, Tijsmans en Staquet. Gezeten, de heren Pots, Van Soom en Luyckx.

*belangrijke verwezenlijking, rekening gehouden met de weg die wij nog hebben af te leggen.*

*De h. Declercq zegde daarnet : « morgen zullen zich andere problemen stellen ».*

*In een onlangs opgemaakt rapport van een studiecmissie bij het Ministerie van Openbare Werken voorzien de technici en statistici dat over een vijftiental jaren 3 miljoen autovoertuigen over de belgische wegen zullen rijden.*



De afgevaardigden van de Groep Brabant. Staande, de heren Plas, Delwiche, Tree en Nys. Gezeten, de heren Soetaers, D'Haen, Nys en Vastnavondt.

*Anderdeels verwachten wij dat ons autobussenpark de 2.000 voertuigen zal overschrijden.*

*Uit de statistieken blijkt anderzijds dat het aantal verkeersongevallen tegenwoordig vijfmaal groter is dan dat van de arbeidsongevallen.*

*Onder de eerstdaags onder ogen te nemen problemen komen voorzeker die voor welke verband houden met de ongevallen op de weg en met de ongevallen op de weg van het werk!*

#### TOEPASSING VAN NIEUWE TECHNIEKEN.

*Weliswaar werden die kwesties reeds ter studie genomen, werden reeds methoden tot voorkoming uitgewerkt. Maar ten overstaan van die aanhoudende toeneming van het wegverkeer en de angstwekkende stijging van het aantal ongevallen, zal het nodig zijn de problemen voortdurend opnieuw te overleggen, aangepaste methoden te vinden, nieuwe technieken toe te passen, die ongetwijfeld een terugslag zullen hebben op al wat tot nog toe gedaan werd, want op dat uitgestrekte gebied van de voorkoming is er niets definitief.*

*Die nieuwe technieken zullen aangepast moeten worden aan de arbeidsvoorwaarden, die voortdurend van uitzicht zullen veranderen, zo wat het ritme betreft als de talrijker en ergere gevaren die aan de verschillende verrichtingen verbonden zijn.*

*Daar in de materiële bescherming nagenoeg het maximum aan doeltreffendheid is bereikt, zal de strijd tegen de menselijke factor steeds belangrijker worden.*

#### PSYCHOLOGISCHE OORZAKEN VAN HET ONGEVAL.

*Het is de allereerste taak van de overheidsagenten, die menselijke oorzaken te ontdekken. Het is ook de taak van de sociale dienst, die de arbeiders tot in hun familie kan bereiken, want zeer vaak zijn onoplettendheid en verstrooidheid synoniemen van beslommeringen.*

*Daar zullen wij een belangrijk te ontginnen terrein vinden,*

*dat ons oplossingen kan verschaffen voor sommige ogenschijnlijk onoplosbare problemen.*

*Met voldoening stel ik vast dat onze dienst voor de veiligheid zich ten volle van zijn taak bewust is, dat hij zijn actiemiddelen geleidelijk heeft kunnen aanpassen aan steeds nieuwe toestanden, die hij gelukkig vaak had voorzien, en dat hij al zijn krachten inspant om dat delicate en langdurige werk voort te zetten.*

*Ik kan het ganse personeel de bestendige morele steun van de Raad van Beheer en van mijzelf toezeggen, en druk de wens uit dat U, met nieuwe ijver beziel, die humanitaire aangelegenheid, die ons allen zo zeer ter harte gaat, verder moogt helpen vooruitgaan.*

De toejuichingen van de aanwezigen bewijzen dat de oproep van de Voorzitter geen dode letter zal blijven.

De heer Hoens, Directeur-Generaal, richt zich op zijn beurt tot de vergadering.

Hij zegt dat hij, evenals de Voorzitter, getroffen werd door de statistieken verschenen in het Franse tijdschrift *Les Risques du Métier*, en hij commentarieert de hoofdgedachten van de uiteenzetting van de heer André. De Directeur-Generaal maakt melding van de laatste statistieken van arbeidsongevallen, opgelopen in België in 1959, en onlangs verstrekt door Minister Behogne.

450 doden, 375.000 gekwetsten, 15 miljoen verloren arbeidsdagen.

De heer Hoens besluit met zijn voldoening uit te drukken voor de successen, die gedurende de laatste twaalf jaar werden geboekt door onze Algemene Dienst voor Veiligheid.

Thans is het ogenblik gekomen om over te gaan tot de uitreiking van de beloningen; de verrassingspremies aan de afgevaardigden van de ploegen, die gedurende 365 dagen en meer gespaard bleven van een ongeval met werkverlet en de overhandiging van de trofee « Graaf Louis de Lichtervelde ».



De heren Solbreux en Grégoire, afgevaardigden van de Werkhuizen van Namen-Luxemburg, ontvangen hun premie uit de handen van ridder Roberti, Beheerder.

De heer Declercq roept de vertegenwoordigers van de winnende ploegen en, een na een, ontvangen zij van een lid van de Raad van Beheer of van de Directeur-Generaal, de gekende omslag.

Tot groot genoegen zien wij gezichten, die geregeld verschijnen op de jaarlijkse vergaderingen, maar ook de andere zijn niet minder sympatiek.

De Groepen Luik en Henegouwen staan vooraan; elk vier ploegen.

De aanwezigen begroeten op een bijzonder hartelijke wijze de ploeg van « Beweging en Werkhuis van Omal-Verlaine-Jemeppe », die zonder moeite haar 1.781 dagen zonder ongeval draagt.

Ten slotte het plechtig ogenblik van de overhandiging van de trofee « Graaf Louis de Lichtervelde » aan de afgevaardigden van de Groep Namen-Luxemburg.

Maar alvorens dat de aanwezigen de winnaars kunnen toejuichen, herinnert de heer André aan de grote figuur van graaf Louis de Lichtervelde, die een volmaakt dienaar van de Staat was en die met hart en ziel gehecht was aan de Buurtspoorwegen.

Wanneer in 1948 de veiligheidscampagne in het leven werd geroepen, was hij het die de Raad van Beheer gewonnen heeft voor deze gedachten, het is aan hem dat wij de richtlijnen te danken hebben waardoor de Algemene Dienst voor Veiligheid zich thans laat inspireren.

Op verzoek van de Voorzitter staat de vergadering recht en bewaart een minuut stilte en verwijlt in gedachten bij hem, die zoveel gedaan heeft om de veiligheidsgeest te propageren bij de N.M.V.B.

De heren Botz en Beaufays ontvangen dan uit de handen van de heer Voorzitter het kunstwerk van Leploe. Onder luid handgeklap vervoegen het Diensthoofd voor Veiligheid van de Groep Namen-Luxemburg en zijn adjunct nadien hun kameraden, die niet weinig fier zijn.

Wij wensen dat zij deze trofee nog lang mogen behouden, maar opgepast, de mededinging in de andere Groepen dringt zich op.

De Algemene Dienst nodigt daarna de aanwezigen uit tot het bijwonen van de projectie van kleurendiaposities « Weg en Werken » en « Beweging », die verwezenlijkt werden door de N.M.V.B.

Zonder afbreuk te willen doen aan het artistiek karakter van deze realisatie, zowel de kleuren zijn levendig, het relief komt goed tot uiting en de muziek van Vivaldi is aangepast, toch waren wij vooral getroffen door de overredingskracht van dat propagandamiddel, waarvan de didactische geest aan niemand zal ontsnappen.

De vergadering werd besloten met twee filmen over de veiligheid. De Franse film *Een dag zoals de anderen* was aangrijpend, zowel door zijn eenvoud als door zijn zeer openhartige toon. De tweede film, een tekenfilm *Gemuilbande*



De afgevaardigden van Groep Limburg: de heren Breels, Haenen, Bleukx en Boiten.

*Monsters*, licht en ontspannend, wees vooral op de verschillende beschermingsmaatregelen voor machines, in gebruik in een groot werkhuis.

Morgen hernemen wij het werk... ergens in België. Het huwelijk, de hamer, het stuurwiel, de handel zullen ons opnieuw worden toevertrouwd, maar wij allen blijven verenigd rond een gemeenschappelijke leus voor 1960 :

#### HET RISICO SCHAAKMAT.

16 maart 1960... De cow-boy glimlacht.

Een ploeg van 45 agenten telt meer dan 1.781 dagen zonder ongeval.

Van de 80 ploegen in competitie tijdens het jaar 1959, hebben slechts vijf de kaap van 100 dagen zonder ongeval niet overschreden.



#### VERGELIJKENDE TABEL VAN FREQUENTIE N.M.V.B.

Ongevallen met werkverlet

1957 : 16,9

1958 : 15,9

1959 : 15

De heer André, Voorzitter, overhandigt de trofee « Graaf Louis de Lichtervelde » aan de heer Botz, Diensthoofd voor Veiligheid van de Groep Namen-Luxemburg.

## Leren wij ons net kennen

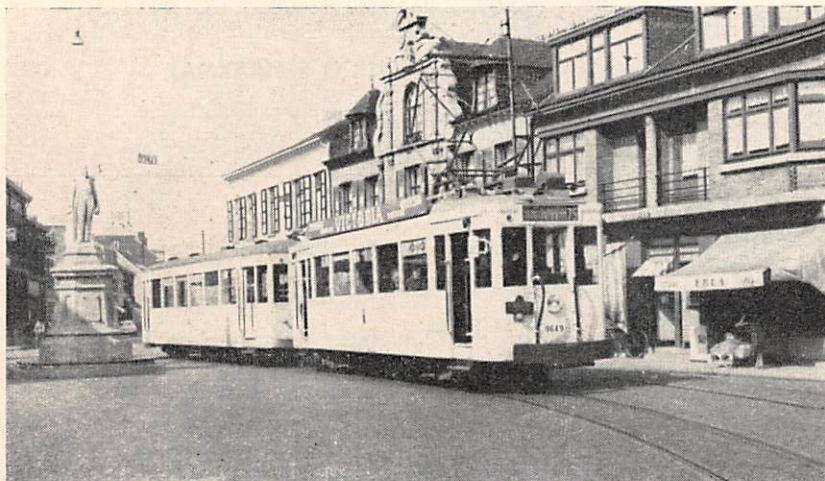
Wanneer wij oude jaarverslagen inzien dan stellen wij vast dat het goederenverkeer een aanzienlijk aandeel vertegenwoordigde van de ontvangsten. Geleidelijk en vooral na de laatste oorlog nam het goederenvervoer af. Niet alleen de stukgoederen maar ook de wagenladingen verminderden van jaar tot jaar.

In 1959 vervoerden wij 3.829 wagens suikerbiet en 1.400 wagens pulp.

Ongetwijfeld heeft de bietenoogst verleden jaar fel geleden door de lange droogteperiode maar ook hier dient erkent dat het vervoer langzamerhand verdwijnt.

De foto toont de A.R.T. 96 te Wange, tussen Overhespen en Geldenaken (Brabant).

(Foto van Dam.)



De standbeelden van Leopold II, opgericht voor de oorlog 1914, zijn tamelijk zeldzaam in het land. Deze foto toont het standbeeld op de markt te Ekeren, een gemeente gelegen op een vijftal kilometer van Antwerpen.

Deze belangrijke gemeente wordt bediend door verscheidene buurtlijnen van de Antwerpse polders. De elektrische lijnen n° 75 Antwerpen - Ekeren - Stabroek - Lillo, n° 72 Antwerpen - Ekeren - Kapellen - Putte (grens) en n° 70 Antwerpen - Ekeren (Dijk), evenals de autobuslijnen Antwerpen - Ekeren - Kaai 204 en Ekeren - Hoogboom - Braschaat doen het centrum van de gemeente aan.

(Foto Bazin.)

Anderlues, in de provincie Henegouwen, is gelegen in het midden van de vierhoek gevormd door de gemeenten Fontaine-l'Évêque, Leval, Thuin en Carnières. De twee voornaamste tramhalten, gelegen op het grondgebied van de gemeente, zijn deze van Anderlues-Monument en Anderlues-Jonction. Dat laatste punt wordt getoond op de foto. Men ziet er de aankomst van de tram n° 30, die van La Louvière-Bracquenies komt en die aansluiting geeft naar Charleroi met de tram n° 92 Thuin - Anderlues - Charleroi. Het belangrijk buurtspoorwegstation van Anderlues bevindt zich op nauwelijks honderd meter van deze plaats.

(Foto van Dam.)

