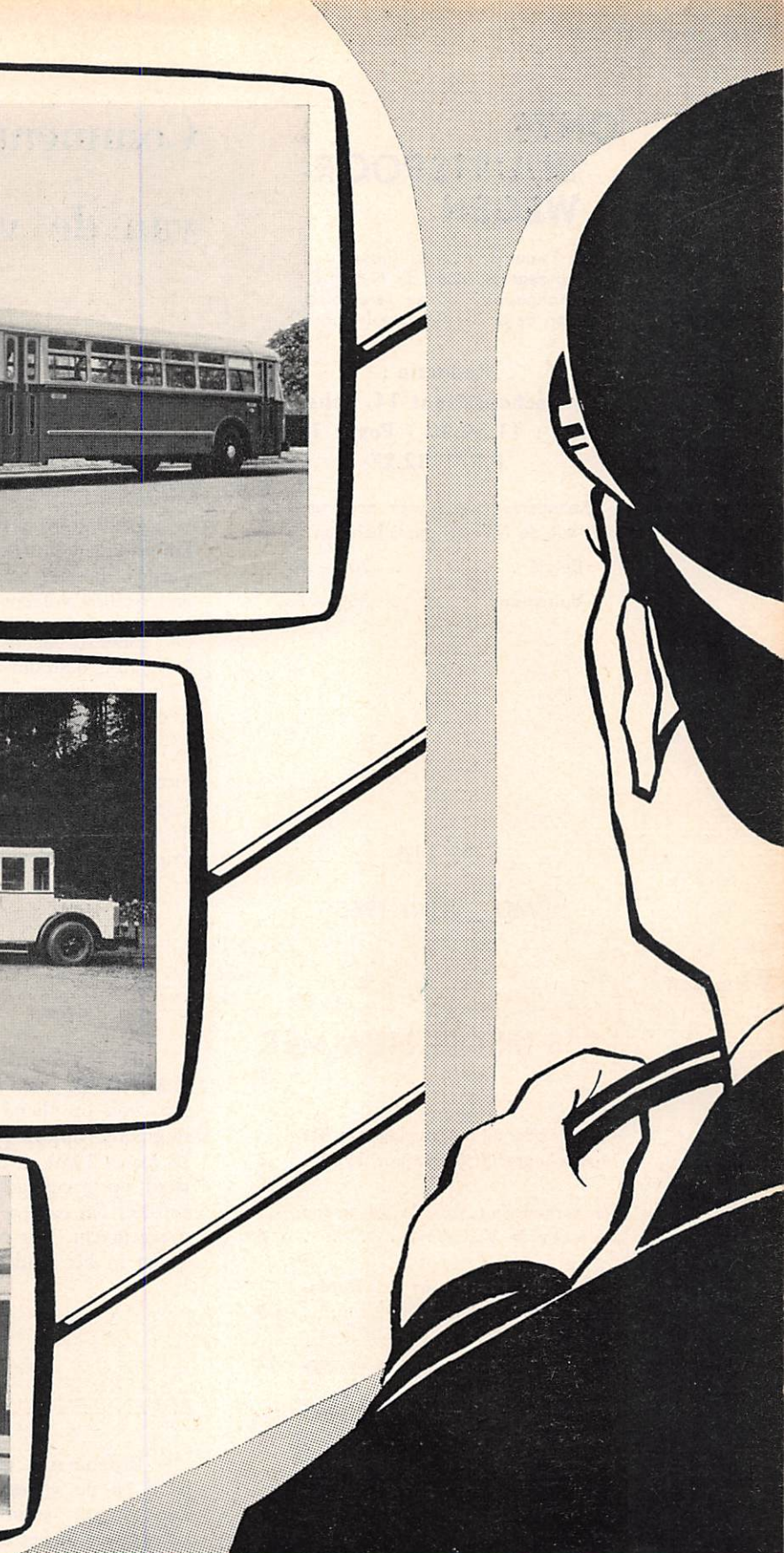
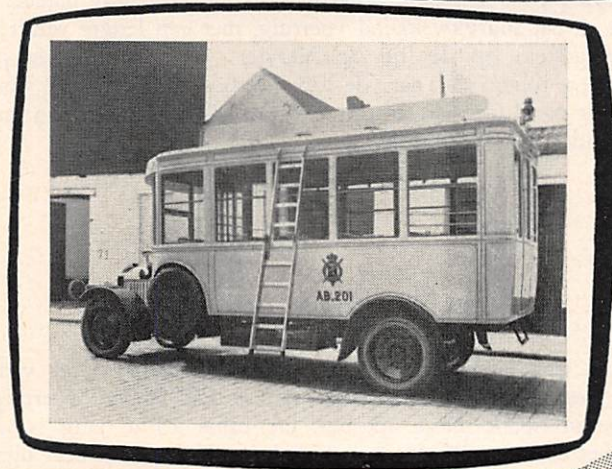
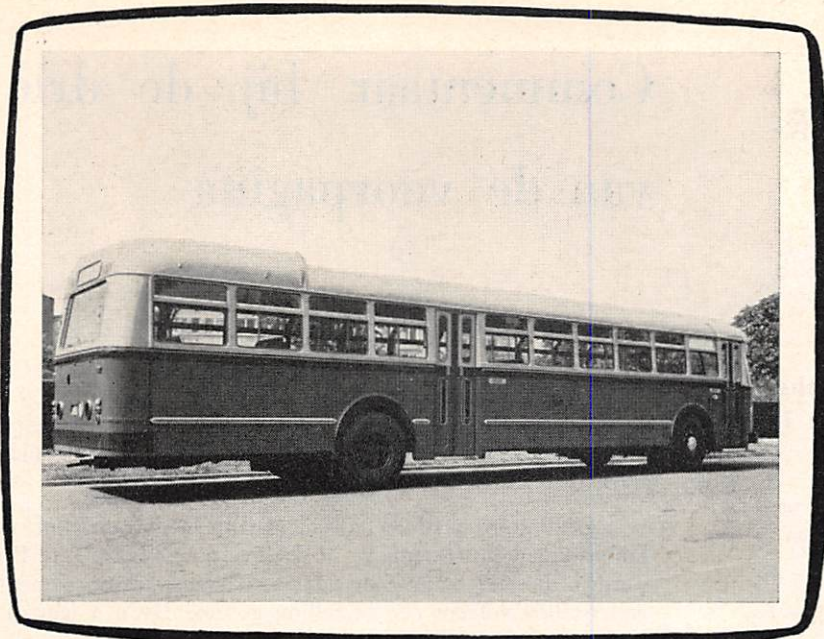


XX^e
JAAR

N^o 116

1965



onze buurtspoorwegen

PERSONEELSBLAD
VAN DE N.M.V.B.

ONZE BUURTSPOOR- WEGEN

Tweemaandelijks tijdschrift
uitgegeven door de N.M.V.B.
Aangesloten bij de Vereniging
van Belgische Personeelsbladen

Redactie :
Wetenschapsstraat 14, Brussel 4
Tel. : 11.59.90 - Post : 135
P.R. : 32.27

Abonnementsprijs voor personen, die
niet tot de Maatschappij behoren :

België 30,— F.
Buitenland 35,— F.

N° 116

MEI - JUNI 1965

LEES IN DIT NUMMER

Een en ander uit het verslag van het Maatschappelijk Dienstjaar 1964	3
De vergadering van de Algemene Dienst voor Veiligheid	6
Het nieuw gebouw in de Weten- schapsstraat	9
Uitreiking van eretekens te Bergen.	12
Het nieuw hotel-pension te Nieuw- poort	14
Op weinig gekende private verbin- dingen te Brussel	16
De elektrische trams en autobussen van de N.M.V.B. aan de kust.	20

EDITION & IMPRIMERIE
Baksteenkaai, 74, Brussel 1
Tel. : 11.31.36

Commentaar bij de drie foto's van de voorpagina

ONDERSTE FOTO

Dat historisch document is niet het werk van de aangestelde fotograaf van de Nationale Maatschappij en het werd ook nog niet zolang geklasseerd in onze archieven.

Deze foto werd inderdaad genomen op initiatief van de vroegere Etablissements Tastenhoye N.V., Liverpoolstraat, 85, te Brussel, die belast werden met de bouw van de eerste koetswerken, gemonteerd op Bovy-onderstellen volgens een bestelling gedateerd van 3 januari 1925.

Bewust dat het hier ging om het allereerste autovoertuig van de N.M.V.B., bestemd voor het vervoer van reizigers, vroeg deze firma aan de heer Coopman, kunstfotograaf, deze AB 201 te fotograferen. Het voertuig werd op 15 juni 1925 in dienst gesteld in de streek van Houffalize.

Wij bezitten eveneens een foto van de AB 301, onderstel Auto-Traction met Minerva-motor, zonder zuigers, en gecarrosseerd door Franco-Belge. Eigenaardig genoeg werd de bestelling gedaan op 1 oktober 1924 terwijl de autobus slechts in dienst werd gesteld in december 1925 op het baanvak Etterbeek-Oudergem-Jesus-Eik van de lijn Etterbeek - Overijse.

MIDDENSTE FOTO

Het is tamelijk eigenaardig vast te stellen dat nauwelijks 5 jaar later de N.M.V.B. de AB 401 in dienst stelde waarvan de kracht en de grote capaciteit opvallend was. Het betreft een autobus uitgerust met een Büsingmotor van 90 pk en in België gecarrosseerd; de bestelling dateert van 18 maart 1930 en dat indrukwekkend voertuig, met een lengte van 12 m, werd op proef gesteld op de lijn Spa-Verviers waar het enkele jaren verbleef om nadien, rond 1934, naar de lijn Etterbeek - Overijse te worden overgebracht. Het nam deel aan de uittocht van 1940 en sleet zijn laatste dagen in het zuiden van Frankrijk.

BOVENSTE FOTO

Vijfendertig jaar later kwam deze recente Brossel-Leyland van de band en de voornaamste eigenschap hiervan is het langste voertuig te zijn van ons autobuspark. Deze autobus, die bijna 13 m lang is, werd beschreven in het nummer 86 van ons tijdschrift. Het maakt deel uit van een reeks van 20 voertuigen (AB 2030 tot 2039 en AB 2339 tot 2348) en werd gehecht aan de lijn Antwerpen - Turnhout.

Naast de verbeteringen aan de mechanische onderdelen moeten wij vooral de nadruk leggen op de vooruitgang, verwezenlijkt tussen 1930 en 1965, te weten, *de vermindering van de dode last*. Inderdaad de Büsing had een tarra van 10.200 kg terwijl de klassieke interstedelijke autobus van de buurtspoorwegen, die dezelfde lengte heeft, slechts 8.400 kg weegt.

Op het ogenblik heeft de nummering van onze autobussen het nummer 3000 overschreden.

Een en ander uit het verslag van Het Maatschappelijk Dienstjaar 1964

BEHEER

Gebruik van de elektronische ordinator.

De centralisatie van het beheer der magazijnen werd voortgezet en omvat op dit ogenblik al de exploitatiegroepen.

Op die wijze worden ongeveer 56.000 artikels behandeld.

Anderdeels gaan wij door met een werk van selectie en standaardisatie, met het doel het aantal verschillende artikels, die moeten ingeslagen worden, te verminderen.

PERSONEEL

In 1964 is het totale effectief van het personeel, in vergelijking met 1963, gedaald van 7.851 tot 7.712 ambtenaren en agenten.

Die vermindering is te wijten aan het feit dat de 737 eenheden, die de maatschappij verlieten slechts gedeeltelijk door 598 aanwervingen werden gecompenseerd.

Het verslag geeft een vergelijkende tabel met de verschillende posten, die betrekking hebben op de bezoldigingen van het personeel. Naast de *rechtstreekse* bezoldigingen, die meer dan 847 miljoen franken bedragen staat een tabel met de *onrechtstreekse* bezoldigingen: dotatie gestort in het « Kledingfonds » van het personeel, gratificaties toegekend aan de agenten, die wegens dienstouderdom werden gedecoreerd en tussenkomst van de N.M.V.B. in de kosten van de sociale abonnementen N.M.B.S., welke in hun geheel 7 miljoen 822.000 F. bedragen.

Anderzijds heeft, in 1964, de N.M.V.B., als wettelijke sociale lasten, betaald: 221.688.865 F. waaraan de som van 70.181.443 moet toegevoegd worden als wettelijke sociale afhoudingen op de bezoldigingen van het personeel.

Het totaal bedrag van de uitgaven voor bezoldigingen en sociale lasten bereikte in 1964 dus 1.217.586.537 F, wat vergeleken met het geheel van onze ontvangsten 63,1 % bedraagt, hetgeen 54,5 % was in 1960.

In het hoofdstuk « Interne en openbare Relaties » is een paragraaf gewijd aan « Onze Buurtspoorwegen » waarvan de totale oplage, voor 6 nummers, 73.500 exemplaren (Nederlandstalige en Franstalige uitgaven) bedroeg.

De brieven, die de vrienden van de Buurtspoorwegen ons schreven hebben aanleiding gegeven tot het verzenden van meer dan 400 antwoorden.

TECHNISCHE DIENSTEN

Gebouwen en parkeerplaatsen :

- oprichting van een nieuwe stelplaats te Hofstade (Aalst);
- aanpassing van de onderhoudswerkplaats voor autobussen te Luik;
- modernisatie van de installaties der stelplaats te Assebroek;
- aanpassing van de werkplaatsen en aanleg van parkeerplaatsen in de stelplaats te Bergen (Bassins);
- aanpassing en inrichting van de stelplaats te Hoogstraten;
- oprichting van een woonhuis te Sint-Truiden;
- modernisatie van de installaties van de stelplaats te Turnhout en aanleggen van parkeerplaatsen;
- inrichting van parkeerplaatsen en oprichting van een wasstation voor autobussen in de stelplaats te Hasselt;
- modernisatie van de stelplaats te Salzinnes;
- oprichting van een wasstation voor autobussen te Genk;
- burelen te Omal;



Schuilhuisje voor reizigers te Gent-Dampoort.

Verwarmingsinstallaties.

De centrale verwarming werd geplaatst in verscheidene sociale installaties o.m. te Kortrijk, Kuregem, in de stelplaats van Bergen; eveneens werden installaties voor de vóórverwarming van autobussen ingericht te Hoogstraten, Mont-St-Jean en Bergen (Bassins).

Onderstations en elektrische cabines.

Verscheidene H.S. omvormingscabines werden in dienst gesteld evenals het automatisch onderstation met twee siliciumgelijkrichter groepen in de Vandermeerenstraat te Sint-Jans-Molenbeek.

ROLLEND MATERIEEL

Effectief op 31 december 1963 :

Vervoer over de weg :

Wegtrein	1
Autobussen	1801
Andere voertuigen	185
<i>Elektrisch net :</i>	
Motorwagens	477
Gesloten bijwagens	349
Open bijwagens	10

**EXPLOITATIE
GEEXPLOITEERDE LIJNEN**

Spoorlijnen.

Op 31 december 1964 bedroeg de totale lengte van de spoorlijnen, die rechtstreeks door de Nationale Maatschappij geëxploiteerd worden 595 km 685 onderverdeeld in 567 km 518 met elektrische tractie en 28 km 167 met niet elektrische tractie (stoom of spoorauto).

Onderstaande tabel geeft deze toestand per exploitatiegroep weer :

<i>Groep</i>	<i>Elektrische tractie</i>	<i>Niet elektrische tractie</i>
Antwerpen	69 km 600	10 km 100
Oost-Vlaanderen		
West-Vlaanderen	67 km 823	
Henegouwen	285 km 443	10 km 167
Namen-Luxemburg		
Luik		7 km 900
Limburg		
Brabant	144 km 652	
Net	567 km 518	28 km 167

AUTOBUSDIENSTEN

In 1964 heeft het autobusnet geen grote verandering ondergaan vergeleken met 1963 en bedraagt in het geheel 12.026 km waarvan :

- 1) 10.740 km openbare autobusdiensten, die rechtstreeks door de Nationale Maatschappij geëxploiteerd worden;
- 2) 1.286 km verpachte openbare autobusdiensten.

Het aantal en de lengte van de SPECIALE diensten is nog verhoogd : men telt in het totaal 1.778 diensten met een lengte van 50.381 km een cijfer dat nooit werd bereikt.

Het jaarverslag geeft vervolgens de volledige en zeer lange lijst van de wijzigingen gebracht aan de reizigers-tarieven bij ministerieel besluit van 10-1-1964.

REIZIGERSVERVOER

De N.M.V.B. heeft dagelijks 803.060 reizigers vervoerd waarvan : 234.111 per spoor en 568.949 per autobus.

Al de diensten samen hebben in het geheel, gedurende 1964, 294 miljoen reizigers vervoerd. In dezelfde periode vervoerde de M.I.V.B. 232 miljoen en de N.M.B.S. 275 miljoen reizigers.

Voor 1964 worden de exploitatiekosten als volgt verdeeld :

Personeel	63,1 %
Brandstoffen en stroom	6,3 %
Grondstoffen	8,7 %
Hernieuwingsfonds	13,3 %
Allerlei	8,6 %

FINANCIËLE UITKOMSTEN VAN 1964

De voornaamste factoren, die tijdens de jongste jaren een gekarakteriseerde invloed op de evolutie van de activiteit van het buurtnet hebben gehad, hebben ook weer gedurende het dienstjaar 1964 hun terugslag op de gang van de onderneming laten gevoelen.

Wanneer men, eensdeels, de coëfficiënt van toename der produktiviteit en, anderdeels, de expansiekracht van de uitgaven die op de exploitatie wegen tegenover elkander stelt, zal men niet al te zeer verwonderd zijn vast te stellen dat de tariefaanpassingen waartoe tijdens het verlopen dienstjaar is moeten besloten worden nauwelijks hebben volstaan om de exploitatieuitslagen op

DIENSTEN	1963			1964		
	Ontvangsten	Uitgaven	Resultaat	Ontvangsten	Uitgaven	Resultaat
<i>Spoorlijnen :</i>						
Elektrische	517,2	507,6	9,6	519,5	512,2	7,3
Niet-Elektrische	7,4	7,7	— 0,3	7,0	7,5	— 0,5
Totalen	524,6	515,3	9,3	526,5	519,7	6,8
<i>Autobussen :</i>						
Vervangingsdiensten (regime 1931)	1.006,9	993,4	13,5	1.095,9	1.079,5	16,4
Met eigen kapitaal (regime 1924)	115,6	114,6	1,0	122,4	121,5	0,9
Totalen	1.122,5	1.108,0	14,5	1.218,3	1.201,0	17,3
Algemene totalen	1.647,1	1.623,3	23,8	1.744,8	1.720,7	24,1

In miljoen F.

het peil van die van 1963 te houden (zie onderstaande tabel).

CONCLUSIES EN VOORUITZICHTEN VOOR 1965

De Nationale Maatschappij heeft in 1964 de omvorming van een gedeelte van haar spoornet tot autobusdiensten voortgezet. Ondanks de toeneming van het verkeer, uitgedrukt in voertuigen-km, werd het effectief van het personeel opnieuw verminderd, dank zij, namelijk, de voortdurende verhoging van het aantal door één man bediende voertuigen.

De aangroei van de eenheidsuitgaven voor personeel, verdeeld over een periode van 5 jaar, geeft de gevoelige inspanning van de Nationale Maatschappij ten gunste van haar personeel weer, terwijl zij zelf intussen, slechts een verhoging genoot van 11,41 % van haar inkomsten, uitgedrukt in werkelijke prijzen.

De Nationale Maatschappij spant zich in om het economisch potentieel van het net te vrijwaren door het voeren van een gepaste politiek van hernieuwing, terwijl de Staat, als inner van de belasting op de winst en op de gereserveerde inkomsten, of als zodanig beschouwde, van de Maatschappij, eveneens de gevolgen van de inkrimping van de winst ondergaat.

Tot besluit kan men zonder aarzelen verklaren dat het nog steeds het personeel is dat de grote begunstigde is geweest van de verschillende initiatieven, die deze laatste

jaren door de N.M.V.B. werden genomen om de produktiviteit van de exploitatie op te voeren.

Een dergelijke politiek ligt trouwens volkomen in de lijn van de vooruitstrevende opvattingen die thans op sociaal gebied gangbaar zijn.

De uitslagen van het dienstjaar 1964, al blijven zij op het peil van die van 1963, wijzen nochtans op een gevoelige achteruitgang ten overstaan van de voorgaande dienstjaren, en zulks spijs een zeer belangrijke aansparing van de tarieven.

Bijkomende lasten zullen echter in 1965 zwaar op de exploitatie gaan drukken, zó zwaar dat men er niet kan aan denken ze in een bevredigende mate te compenseren door structuurhervormingen van het net of door nieuwe schikkingen, gericht op de opvoering van de produktiviteit.

Daar het nu reeds vaststaat dat de tegenwoordige ontvangsten van het buurtvervoer ontoereikend zullen zijn om de nieuwe exploitatielasten te dekken, blijken bijkomende inkomsten noodzakelijk te zijn om een financieel evenwicht, dat reeds van bij de aanvang van het dienstjaar erg wankel is, te herstellen.

Er werd dan ook contact genomen met de tutelaire overheidsinstanties ten einde samen na te gaan welke maatregelen kunnen worden genomen tot het verhelpen van de toestand, waarvan de ernst reeds bij het ingaan van 1965 werd vastgesteld.

De algemene vergadering van de aandeelhouders van de N.M.V.B.

Het bureau is samengesteld uit de heren Alexandre André, voorzitter, Roberti, Dechamp, Dyck en Alles, beheerders. De heer Casier, commissaris van de regering, evenals de heer Hoens, directeur-generaal, nemen eveneens plaats op het verhoog.

Er zijn 211 aandeelhouders vertegenwoordigd; op het gezamenlijk aantal van 1.191.743 uitgegeven aandelen vertegenwoordigen zij 951.194 aandelen, die ingevolge artikel 29 der statuten voorziene vermindering recht geven op 615.691 stemmen.

Na te hebben medegedeeld dat de verslagen van de Raad van Beheer en van het Comité van Toezicht, de aandeelhouders werden toegezonden, verzoekt de heer Voorzitter de vergadering haar opmerkingen over voormelde verslagen te laten kennen.

De balans wordt eenparig goedgekeurd.

De Voorzitter deelt mede dat de uitbetaling van de dividenden zal geschieden op 1 juli a.s.

Door een speciale stemming werd een-

parig ontlasting gegeven aan de beheerders en commissarissen voor hun beheer van het dienstjaar 1964.

Het 4de en laatste punt van de dagorde voorziet de benoeming van negen commissarissen.

Luidens artikel 24 van de statuten moet elke provincie in het Comité van Toezicht, dat uit negen commissarissen is samengesteld, vertegenwoordigd zijn.

De door de provinciën voorgestelde kandidaten zijn: de heren van Put, Van Bever, Loncke, De Wilde, Stiévenart, Latin, Nartus, Leclère en Luc.

Daar het aantal voorgedragen kandidaten gelijk is aan het aantal te begeben mandaten moet er niet worden overgegaan tot de bij de statuten voorziene stemming, indien de vergadering daarmee eenparig akkoord gaat.

De vergadering is het met dat voorstel eens. Dienvolgens verklaart de heer Voorzitter tot commissaris van de Nationale Maatschappij benoemd: voor de provincie Antwerpen: de heer van Put, bestendig afgevaardigde, uit-tredend commissaris;

voor Brabant: de heer Van Bever, bestendig afgevaardigde, uittredend commissaris;

voor West-Vlaanderen: de heer Loncke, bestendig afgevaardigde, uittredend commissaris;

voor Oost-Vlaanderen: de heer De Wilde, bestendig afgevaardigde, uittredend commissaris;

voor Henegouwen: de heer Stiévenart, bestendig afgevaardigde, uittredend commissaris;

voor de provincie Luik: de heer Latin, bestendig afgevaardigde, uittredend commissaris;

voor Limburg: de heer Nartus, bestendig afgevaardigde, uittredend commissaris;

voor Luxemburg: de heer Leclère, bestendig afgevaardigde, uittredend commissaris;

voor de provincie Namen: de heer Luc, bestendig afgevaardigde, uittredend commissaris.

De heer Voorzitter wenst hen geluk en bedankt hen voor hun actieve medewerking. Hij brengt ook hulde aan de toewijding van het personeel.

De jaarvergadering van de Algemene Dienst voor Veiligheid

De jaarvergadering van de Algemene Dienst voor Veiligheid was vastgesteld op 13 april 1965 en had, zoals de vorige jaren, plaats in de gebouwen van het Hoofdbestuur.

Even vóór 11 u hadden de afgevaardigden hun driemaandelijke vergadering geëindigd en vervoegden dan de vertegenwoordigers van de winnende ploegen zodat ongeveer 100 personen verzameld waren in de vergaderzaal, versierd met veiligheidsplakbrieven. Daar was men niet weinig verwonderd vast te stellen dat er geen stoelen beschikbaar waren wat een verandering in het gewoon programma liet veronderstellen.

Spoedig deed de heer André, voorzitter, zijn intrede gevolgd van de heer Directeur-Generaal, de heer Storme, ondervoorzitter van de Raad van Beheer, de heer Alles, beheerder en de heer Casier, regeringscommissaris.

De heer Declercq, Inspecteur-Generaal opende de vergadering en wenste allen welkom en bedankte de aanwezige beheerders, vooral de regeringscommissaris, die voor de eerste maal, sinds zijn recente benoeming, aan deze veiligheidsmanifestatie deelneemt.

De heer Declercq gaf onmiddellijk het woord aan de heer André, die dadelijk op een humoristische toon de reden gaf waarom er geen stoelen in de zaal stonden. *Het is niet uit besparing, zegde hij, maar wij hebben gedacht dat het ogenblik gekomen was om het gewoon verloop van deze jaarlijkse vergadering te wijzigen en men heeft ons voorgesteld dat een hartelijke receptie zou gewaardeerd worden en zou toelaten aan de vertegenwoordigers van het personeel van de N.M.V.B. kennis te maken en in contact te treden met de beheerders en de directie van de Maatschappij; maar alvorens de prachtige resultaten van dat jaar te vieren, wil ik, zoals gewoonlijk, enkele woorden tot u richten.*



De heren Lebrun en Winandy, afgevaardigden van de Groep Luik, die reeds vier achtereenvolgende malen de trofee Graaf L. de Lichtervelde heeft behaald, ontvangen de gelukwensen van de voorzitter de heer Alexandre André.

TOESPRAAK VAN DE VOORZITTER

Met een ware voldoening heet ik u welkom op het Hoofdbestuur en maak ik u, in naam van de Raad van Beheer, mijn hartelijkste gelukwensen over.

Eens temeer hebt u de zege weggekaapt in deze onvermoeibare strijd tegen de werkongevallen :

er zijn in 1964 nog slechts 187 ongevallen met werkverlet tegen 230 ongevallen met werkverlet in 1963, hetzij een vermindering van ongeveer 19 %.

Het coëfficiënt van de ongevallen per 100 werklieden gaat van 3,3 in 1963 naar 2,8 in 1964, het laagste coëfficiënt dat bereikt werd sedert de oprichting van de veiligheidsdienst van de N.M.V.B. en ook merkkelijk lager dan deze van gelijkaardige ondernemingen in het land.

Deze stand van zaken is te danken aan het feit dat iedereen van ons zich steeds ten volle bewust is geweest van de belangrijkheid van de opdracht, die hem werd toe-



De voorzitter houdt zijn toespraak voor een honderdtal veiligheidsafgevaardigden uit alle hoeken van het net. Links de heer Storme, ondervoorzitter van de Raad van Beheer en rechts de heer Declercq, inspecteur-generaal.



Links de h. Flippart op het ogenblik ontvanger op de Place St-Lambert, rechts de h. Denis, ontvanger-geleider. Zij vertegenwoordigden de Beweging van Luik, winnaar van de veiligheidswedstrijd tussen de Groepen. Beiden houden zich actief bezig met de hulp aan « lange zieken » dank zij de premies van de veiligheidswedstrijd.

vertrouwde. Zij is eveneens de vrucht, en de ondervinding van 17 jaar veiligheidsactie heeft het ons aangetoond, van een enge samenwerking van al de belanghebbenden, wat ook hun graad is, zowel op het gewestelijk plan als op het nationaal plan.

Ik dank u van harte voor de rol, die u vervuld hebt in dat hoogstaand humanitair werk van de voorkoming van werkongevallen en waardoor u de sociale en economische belangen van allen hebt gediend.

Eertijds ontmoette men bij alle werknemers, tegenover de ongevallen, houdingen waaraan zelfs de bepaling van vooroordeel kan gegeven worden. Vooroordeel dat de hinderpaal, de vastberaden weigering was van elke inspanning ter voorkoming van de ongevallen.

Het zijn vooral deze vooroordelen, die ons kaderpersoneel hebben ontmoet in hun strijd tegen de ongevallen. Het is hun geleidelijke verdwijning, die de meest ernstige hinderpaal heeft weggenomen, die men op de weg van de vooruitgang heeft ontmoet.

Alzo kunnen wij zeggen dat de voorkoming van ongevallen voor iedereen, en dat voor alle rangen, niet alleen een werkelijke Wetenschap maar ook een Kunst is geworden.

Beiden hebben trouwens meer en meer recht onderwezen te worden in onze scholen en ik ben persoonlijk de eerste advocaat van deze voorkoming van de ongevallen, die het gemeenschappelijk goed moet worden van allen.

Vóór een twintigtal jaren was de veiligheid nog niet zeer goed ingeburgerd. Er was nog niets stabiel, veel

leemten dienden nog te worden aangevuld. De economische gevolgen waren niet doorslaggevend. Heden denkt iedereen er anders over.

Zeker, er blijven nog inspanningen te doen, verbeteringen te brengen aan de schikkingen en de methoden, maar de ondervinding, die gij verworven hebt, het enthousiasme dat u steeds heeft bezield en de voorbeelden, die ons nog dagelijks toekomen van andere ondernemingen, laten ons een grote hoop voor toekomstige verwezenlijkingen van grote omvang in het domein van de voorkoming van ongevallen, een grote hoop van andere, op het ogenblik nochtans reeds spectaculaire, prestaties.

Wij kunnen vertrouwen hebben in de aankomende generatie om ons definitief te verlossen van de laatste hinderpalen.

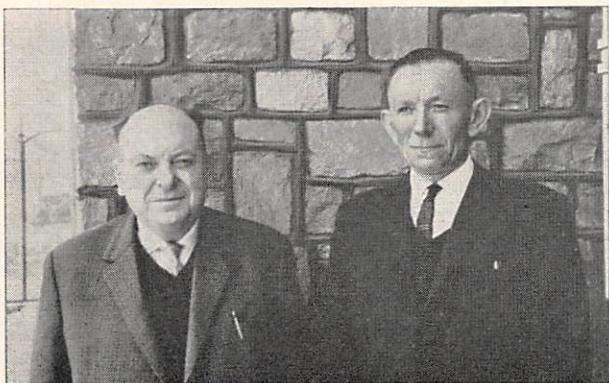
Aan ons allen hoort het de jongeren van bij hun aanwerving op te voeden in het beroepsleven door hen te tonen dat, in de sociale evolutie die wij kennen, de veiligheid een begrip geworden is, onafscheidelijk van het werk.

De heer Directeur-Generaal nam op zijn beurt het woord en richtte zich, in het Nederlands, tot de afgevaardigden en vroeg hen of zij bijgelovig zijn en of zij een speciaal belang hechten aan het cijfer 13, als gelukaanbrengend, daar, vervolgde hij, wij vandaag de 13de april zijn en het de dertiende vergadering van de Algemene Dienst voor Veiligheid is die ik, in hoedanigheid van Directeur-Generaal, bijwoon. Ik zie er een goed voorteken in en ik verbeug mij over de uitstekende resultaten, die werden bereikt.

Inderdaad, uitgedrukt in percentage, werd in 1964 het laagste coëfficiënt, ooit opgetekend sedert het bestaan van de Veiligheidsdienst, bereikt. Het is met een ware voldoening dat ik u in mijn naam en in naam van de Raad van Beheer gelukwens.

De vraag stellend hoe een zo goed resultaat ten slotte kon bekomen worden, herinnert hij er aan dat hij als jong ingenieur, onder het gezag van wijlen de heer Louis Jacobs, directeur van de Groep Beide Vlaanderen, zich diende bezig te houden met de organisatie van de eerste veiligheidscampagne en het moet gezegd dat buiten een kleine kern van overtuigden zij onthaald werd met een beleefdheid gepaard met een ironische onverschilligheid.

Zelfs tussen de werklieden — de eerste geïnteresseerden in de zaak — bestond er een ongunstig vooroordeel tegen elk initiatief dat de aangenomen gewoonten wijzigde en hen verplichtte een inspanning te doen. Men



Links de heer Mestiaen, rechts de heer H. Oosterlinck, afgevaardigden van de werkhuzen van Oost-Vlaanderen.



Links de h. A. Daye, rechts de heer M. Timmermans, afgevaardigden van Weg en Werken van Brabant.

bracht hier tegen in : werkongevallen... niets aan te doen, er zijn er altijd geweest, er zullen er altijd blijven ! Op-letten... men doet het, maar men moet geluk hebben ! Iemand zonder ongevallen... en geluksvogel ! En alles was gezegd.

Dank zij de inspanningen van de leiders van de Veiligheidsdienst, die gelukkig gereageerd hebben, dank zij hun geduld, hun doorzettingsvermogen en meer nog hun naastenliefde is het mogelijk geweest het noodlot af te wenden en de lichamelijke gaafheid van hun werkmakkers te behouden, en hen, evenals hun familie, te onttrekken aan physisch en moreel lijden.



De Voorzitter zegt tegen de afgevaardigden van Luik : « Ge moogt fier zijn dat kunstwerk mee te dragen naar Luik... ».

De heer Directeur-Generaal voegt er aan toe : *Gisteren las ik in een Vlaamse krant het verslag van een werkliedencongres waar een van de leiders onderstreepte dat de huidige syndicale organisatie zich geplaatst ziet, niet zozeer voor het probleem van de vergoeding voor het werk, maar wel voor dat van de werkmans als mens. Denkt u niet dat de waardigheid van de mens in de eerste plaats vereist dat alles in het werk moet worden gesteld om zijn leven te beschermen ?*

Ik ben gelukkig vast te stellen dat onze Maatschappij, dank zij uw hulp aan allen en dat sinds tientallen jaren, deze strijd heeft aangevat en verscheidene overwinningen heeft kunnen boeken. Het is spijtig genoeg nooit de laatste slag, die men geleverd heeft en men moet derhalve voort gaan met te strijden.

Mijne heren, ik heb dikwijls vastgesteld dat in het familiaal leven onze aandacht vooral uitging naar kinderen en oude van dagen.

Bijgevolg vraag ik u, ook bij ons, vooral te waken over onze jonge onlangs aangeworven agenten en over onze oudere werkmakkers. De jongen kennen het gevaar nog niet eigen aan hun werkteerein en de ouderen zijn er aan gewend. Onwetendheid en gewoonte zijn twee kwalen, die men tijdig moet verzorgen. Dat het voor u meer weze dan een wetenschap, een daad van naastenliefde.

Ik stel gans mijn vertrouwen in u en in naam van allen, dank.

Na de geïmproviseerde toespraak van de heer Directeur-Generaal kondigde de heer Declercq de uitreiking aan van de verrassingspremies aan de winnende ploegen.

Levendige toejuichingen begroetten de afgevaardigden van de winnaars van de wedstrijd tussen de Groepen.

Op het ogenblik dat hij de trofee overhandigde aan de heren Lebrun en Winandy, afgevaardigden van de Groep Luik, die voor de vierde achtereenvolgende maal de overwinning behaalde, richtte de heer André zich tot alle aanwezigen en herinnerde er aan dat deze trofee werd ingesteld door graaf Louis de Lichtervelde, die een groot voorzitter was van de N.M.V.B. *Gedurende de jaren die hij onder ons heeft doorgebracht, zegde hij, legde hij zich ijverig toe op het vermenigvuldigen van de initiatieven ten gunste van de veiligheid en zowel als politicus en historicus, had hij slechts het welzijn van het land op het oog.*



De receptie, die volgde op de uitreiking van de veiligheidspremies was zeer geanimeerd.

Ik vraag u, voegde de heer André er aan toe, even in gedachten te verwijlen bij deze rechtschapen man en ik nodig u uit hem als voorbeeld te nemen in uw beroepsleven.

Na een ogenblik stilte zegde de voorzitter van de Raad van Beheer al lachend tot de heren Lebrun en Winandy : *Natuurlijk hebt u te Luik de Stier en het Perron, dit zijn merkwaardige kunstwerken, maar geloof mij, ge moogt fier zijn deze trofee te kunnen meedragen naar de hoogten van Luik - St-Gilles.*

Onder luide toejuichingen namen de Luikse afgevaardigden symbolisch bezit van het kunstwerk.

Zoals aangekondigd was er geen filmvoorstelling maar werden verschillende dranken aangeboden aan een honderdtal agenten van de Buurtspoorwegen verenigd onder het teken van de veiligheid en men zag de heer Directeur-Generaal, het glas in de hand, praten met de afgevaardigden, die hij kende en de heren Declercq en Follon stelden aan de beheerders de agenten uit hun streek of hun provincie voor.

Dat initiatief scheen elkeen te voldoen en inderdaad het gerucht van de conversaties steeg geleidelijk. Het vruchtensap had evenveel succes als het aperitief of de biscuits en wij mogen niet vergeten mevrouw Van Belleghem te bedanken, die de organisator was van deze eerste bijzonder geslaagde receptie van de veiligheid.

Rond 12 u. 30 voerden twee autobussen alle deelnemers naar de « gemeenschappelijke maaltijd ». Deze term zou u kunnen doen denken dat het hier gaat om een maaltijd van monniken van de Orde van de Veiligheid waar het stilzwijgen wordt bewaard en waar de prior teksten leest uit het Verkeerswetboek. Niets was minder waar want deze maaltijd was zeer vrolijk en smakelijk en het was in een uitstekende geestesgesteldheid dat de afgevaardigden de weg naar huis insloegen.

De uitbreiding van het gebouw van het hoofdbestuur

Onze lezers, die het nummer 28 van « Onze Buurtspoorwegen » nog bezitten, gewijd aan het nieuw gebouw van het Hoofdbestuur, zullen daarin een artikel vinden waarin wij vermelden dat de N.M.V.B., sinds 1892, de paters Redemptoristen als burenen hebben.

Deze congregatie bezit in de Belliardstraat een groot gebouw, dat als rustoord dient, en eveneens een tuin met eeuwenoude kastanjabomen. In dat gedeelte van de bovenstad, bij zijn ontstaan « Leopoldswijk » genoemd, werden reeds talrijke meesterwoningen, met een inrijpoort en een hof, afgebroken en op de plaats rezen hoge buildings op. De Belliardstraat is tevens een « autodrome » geworden en het bestaan van dat eilandje van groen was enig in zijn soort en zelfs een anachronisme.

Voor een jaar namen onze burenen het besluit het terrein, dat eveneens paalt aan onze gebouwen in de Wetenschapsstraat, te verkopen.

Zodra onze directie op de hoogte was van dat voornemen werden contacten gelegd. Vervolgens, met instemming van de Raad van Beheer, werden onderhandelingen gevoerd betreffende de uitbreiding van het gebouw van het Hoofdbestuur; enkele maanden later, in december 1964, werd een verkoopakte getekend waardoor de N.M.V.B. eigenaar werd van het terrein en van het op te richten gebouw.

Het bouwwerk zal verscheidene verdiepingen tellen en zal in 450 werkdagen klaar komen.

Enkele tijd na het passeren van de akte werden reeds de kastanjabomen neergehaald en de eerste boringen gedaan op het terrein. Half maart kwam een krachtige bulldozer en werd een aanvang gemaakt met de grondwerken.

De bestendige uitbreiding van de Dienst Verzeke-

ringen evenals van de Aankoopdienst maakt het nodig binnenkort grotere lokalen te betrekken; de ligging van het nieuw gebouw in de Luxemburgwijk — nu reeds het economisch brein van Europa genoemd — biedt in de onmiddellijke toekomst verhuurmogelijkheden waarin zowel de openbare besturen als de nijverheids- en handelsinstellingen, belangstellen.

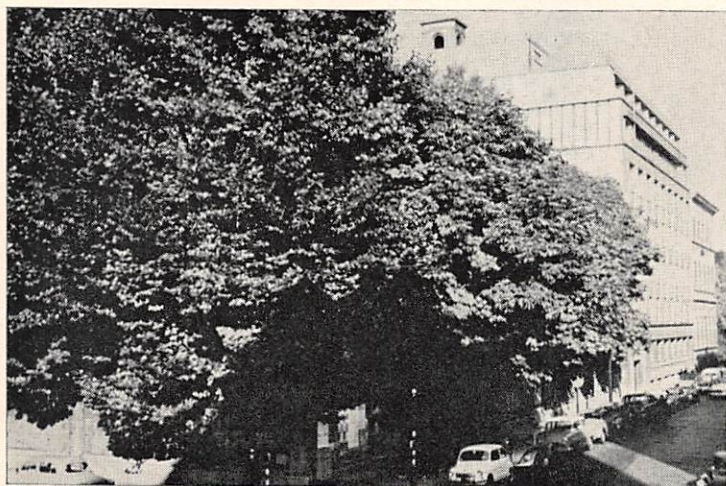


Dat gezicht, in perspectief, toont hoe het nieuwe gebouw zich zal voordoen op de hoek van de Wetenschapsstraat en de Belliardstraat. In laatstgenoemde straat heeft de tekenaar op een schematische wijze de bestaande gevel van het klooster van de paters Redemptoristen palend aan het nieuw gebouw, voorgesteld.

Niemand kan voorzien welke de omvang van de activiteiten van de N.M.V.B. zal zijn over 20 à 30 jaar maar men moet toegeven dat het een enige gelegenheid was zich ter plaatse een eventuele uitbreiding van de burenen te kunnen verzekeren.

In elk geval is het een investering, die onmiddellijk zal opbrengen.

Wat men niet meer zal zien in de Wetenschapsstraat. De eeuwenoude bomen in de hof van de paters vormen in de zomer een eerder zeldzaam gezicht in het stadsbeeld. Het behoort thans tot het verleden.



NIEUWS VAN HET HOOFDBESTUUR EN VAN ONZE EXPLOITATIEGROEPEN

HUWELIJKEN

HOOFDBESTUUR

De h. CHAPELAIN André met Mej. RASSART Monique.
ANTWERPEN

De h. VAN ZELE W. met Mej. VAN DEN BERGHE M.
De h. VAN DE ZANDE C. met Mej. DEHERTOG R.
De h. BEULLENS Paul met Mej. VERMEULEN Ergie.
De h. CAMPO Achiel met Mej. DENCKENS Rosa.

WEST-VLAANDEREN

De h. DEBUSSCHERE Léo met Mej. LANNOYE Maria
De h. THIEL André met Mej. DEWAEGENAERE G.
De h. HOESTLANDT Robert met Mej. VLIETYNCK H.
De h. FARAZIJN Et. met Mej. VANDENBERGHE A.
De h. WILLAERT Camiel met Mej. DAELE Martha.

LIMBURG

De h. FREDERIX Yvon met Mej. SMETS Maria.
De h. ENGELEN Hector met Mej. JANS Elisabeth.

HENEGOUWEN

De h. DUMONT G. met Mej. VANDERGHEYNST M.
De h. DELTENRE Walter met Mej. FIASSE Yvette.

LUIK

De h. MESOTTEN Léo met Mej. DETRE Huberta.
NAMEN - LUXEMBURG

De h. RENARD Alfred met Mej. DECAMP Ginette.
De h. LEGRAND Yvon met Mej. CECCATO Anita.

Geert bij de h. PLETINCX Georges (Herfelingen).
Annie bij de h. MERTENS Antoon (Strombeek-Bever).
Willem bij de h. BENOOT Roger (Vlezenbeek).
Gerda bij de h. LAUWERS Marcel (Humbeek).
Pascale bij de h. VAN BRUSSEL André (Heusden - Gent).
William bij de h. CRISTAEL Willy (Kessel-Lo).
Marina bij de h. MORTIER Léon (Asse).

HENEGOUWEN

Eric bij de h. BROGNIET Clément (Leernes).
Christine bij de h. DEROUX Jean-Pierre (Bergen).
Pascale bij de h. LESAGE René (Jumet).
Etienne bij de h. BOURLARD René (Havay).
Joëlle bij de h. JACQUEMIN Jules (Haine St-Paul).
André bij de h. BURICK Raoul (Courcelles).

LUIK

Michel bij de h. MAWET Robert (Bressoux).

NAMEN - LUXEMBURG

Alain bij de h. MASSART Jean-Pierre (Namen).
Eric bij de h. DORT Jean (Lacuisine).
Jean-Pierre bij de h. EVRARD Jules (Amberloup).
Joëlle bij de h. GILLARD Franz (Villers-en-Fagne).
Jeanine bij de h. MOINY Robert (Forville).

GEBORTEN

HOOFDBESTUUR

Patrick bij de h. AUQUIERE G. (Montignies le Tilleul).
ANTWERPEN

Luc bij de h. DE NOEL Maurice (Wommelgem).
Gunter bij de h. VAN LOOKEN Bruno (Broechem).
Maria bij de h. VAN OLMEN Louis (Broechem).
Leo bij de h. DE WAELE Alfons (Sint Katelijne-Waver).
Daniel bij de h. JANSSEN Frans (Arendonk).
Herwig bij de h. VERSCHUEREN Pieter (Wilrijk).
Viviane bij de h. VAN RELEGHEM Jean (Zemst).

OOST-VLAANDEREN

Kris bij de h. HONDEGHEM Gilbert (Hamme).
Catharina bij de h. LAMONT Norbert (Heurne).
Sonja bij de h. MARCHAND Etienne (Erpe).
Hugo bij de h. DE COCK René (Lochristi).
Sandra bij de h. EECKHOUT Roger (Bassevelde).
Gina bij de h. ROUCKHOUT Etien (Rozebeke).
Guido bij de h. BENOOT René (Oudenaarde).
Peter bij de h. MEULEMAN Ghislain (Bavegem).

WEST-VLAANDEREN

Marnix bij de h. ALLARY Leopold (Westende).
Kurt bij de h. LONCKE Arnold (Oostende).
Patrick bij de h. VERDUYN Achiel (Stene).
France bij de h. BALIGANT Romain (Kortrijk).
Glenn bij de h. SAUDEMONT Freddy (Oostende).

LIMBURG

Greta bij de h. VANBRABANT Leopold (Hasselt).
Nadine bij de h. VANDEVOORT Herman (Kuringen).
Marleen bij de h. THEYS Louis (Leopoldsburg).

BRABANT

Jan bij de h. DERIDEAUX Lode (Pamel).
Danny bij de h. PLETINCKX Frans (Gooik).
Willem bij de h. BAMPS Gaston (Eliksem).
Daniel bij de h. GILLE Rene (Nijvel).
Michel bij de h. DROUMART Roger (Geldenaken).
Michel bij de h. DAMBREME Ernest (Baulers).
Iris bij de h. RENDERS Albert (Kessel-Lo).
Jean bij de h. VAN KALCK Léon (Anderlecht).

OPRUSTGESTELDE AGENTEN IN DE GROEPEN

Maanden maart-april 1965	Dienstjaren	Groep
DERGENT J., ontvanger	42	Antwerpen
HENDRICKX Cl., el. geleider	42	»
BODEN A., hoofdontvanger	41	»
BERGHMANS P., baanwerker	41	»
EMBRECHTS J., gesch. w.m. 1 ^e kl. . . .	40	»
JANSSEN R., gesch. werkm. 1 ^e kl. . . .	39	»
VAN EYCKEN Fr., ontvanger	39	»
VANDENDRIESSCHE H., gesch. w. . . .	33	»
ENGELEN E., gesch. werkm. 1 ^e kl. . . .	38	Limburg
VANDUREN J., el. geleider	32	»
NIESEN L., half gesch. werkman	27	»
HUYSVELD Th., stationsov. 1 ^e kl. . . .	45	Oost-Vlaand.
DE CLERCQ R., gesch. w.m. 1 ^e kl. . . .	24	»
HEUSEQUIN L., gesch. w.m. 1 ^e kl. . . .	46	West-Vlaand.
HUYGHE M., A.B. bestuurder	41	»
HAMERS J., hoofdontvanger	34	»
GEWELT J., el. geleider	45	Brabant
LOMBAERT J., ontvanger	46	»
DECREE Fr., gesch. w.m. 1 ^e kl. . . .	43	»
WIJNS J., el. geleider	43	»
ROELANTS Fr., ontvanger	41	»
BOGAERTS J., ontvanger	39	»
DUBOIS J., half gesch. werkman	39	»
DERWA W., el. geleider	37	»
VAN DER BORGHT Fr., el. geleid. . . .	36	»
WITTEBOELS R., el. geleider	33	»
LUYCKX A., half gesch. werkman	33	»
LEUCKX Th., manœuvre	30	»
PLAS Fl., brigadier	29	»
DE SMET H., el. geleider	29	»
PASTELEURS Ph., baanwerker	17	»
FAGNOUL J., el. geleider	42	Luik
STEENS G., machinist	39	»
PLUYMERS P., baanwerker	33	»
VANDEBOSSCHE R., A.B. best. . . .	35	Namen - Lux.
PIETERS C., baanwerker	39	Henegouwen
SAMIJN Ch., geleider	37	»
MAINIL A., kuiser	36	»
STREBELLE E., brigadier	35	»
RASNEUR M., ontvanger	35	»
MATTELART L., brigadier	35	»
BRUGGEMAN R., brigadier	31	»

Henegouwen

EEN DODELIJK WERKONGEVAL TE CHARLEROI

Tot Gosselies ligt, op de weg Charleroi-Brussel, een dubbel tramspoor; overdag is er een zeer druk wegverkeer wat de uitvoering van werken, door de dienst W.W., zeer bemoeilijkt. Alzo werkte tijdens de nacht van zaterdag 25 april te Lodelinsart een ploeg lassers bestaande uit de agenten Marcel Beaugniet en Anselme Detournay onder de bescherming van de seingever Fr. Brooze. De plaats, waar gewerkt werd, was aan weerskanten behoorlijk beschermd en verlicht en de wegomleidingen waren eveneens aangeduid.

Op zeker ogenblik kwam uit de richting van Charleroi een auto tegen hoge snelheid aangereden, bestuurd door een dronken chauffeur, die plots naar links afweek. Hij reed met geweld in op de agenten, die bezig waren met het lassen van de sporen, en die verscheidene meter verder werden geslingerd. De heer Detournay werd zwaar gekwetst en niettegenstaande dat spoedig hulp opdaagde overleed hij tijdens zijn overbrenging naar het ziekenhuis. De heer Beaugniet liep enkele breuken op en verbleef verscheidene dagen in de kliniek maar gelukkig is hij thans aan de beterhand.



De heer Anselme Detournay trad in 1942 bij de buurtspoorwegen in dienst; hij was gehuwd en vader van vier kinderen. Zijn oversten waardeerden bijzonder zijn handigheid en zijn bekwaamheid in het lassen van sporen en gans de ploeg van Weg en Werken van Charleroi verliet in hem een uitstekend kameeraad en een keurwerkman.

De heer Royen, groepshoofd en de heer Blanquet, hoofdingenieur, leidden een belangrijke afvaardiging, die de betreurde Detournay naar zijn laatste rustplaats bracht.

« Onze Buurtspoorwegen » biedt zijn weduwe en zijn vier kinderen zijn innige deelneming aan in het zwaar verlies dat hen treft.

Brabant

EERLIJKE DADEN

De ontvanger WALGRAEVE van stelplaats Kuregem vond tijdens zijn dienst een tas, die de som van 3.840 F bevatte.

A.B. bestuurder DELLIS Georges van stelplaats Nijvel vond een tas die meer dan tienduizend frank inhield.

Beide agenten brachten onmiddellijk het gevondene op het bureel binnen en de eigenaars konden terug in 't bezit worden gesteld van hun eigendom.

Wij vermelden graag deze daden van eerlijkheid.

NAAR DE GENTSE FLORALIËN

Dank zij de gulle medewerking van Groep Oost-Vlaanderen, konden 30 leden van de Vriendenkring der bedienden, Groep Brabant, een ingangkaartje tegen verminderde prijs bekomen voor het bezichtigen van de wereldvermaarde Gentse Floraliën.

Bij een zonnig meiweertje werd in de ochtend naar de Arteveldestad afgereisd, zodat in de voormiddag het bloemenwonder van de Floraliën op min of meer « rustige » wijze kon aanschouwd worden.

De namiddag werd doorgebracht aan het heerlijke meer van Overmere Donk.

De dag eindigde aldus in een gezonde sfeer en iedereen keerde tevreden naar Brussel terug.

Rendez-vous in 1970 ? Ja, beslist !

het in gang zetten. Daar de zuigers met grote snelheid in de cilindres bewogen worden en de ontbranding plaats heeft op de top van de zuiger wordt deze in korte tijd zeer heet, het metaal zet uit en het cylinderblok kan deze temperatuurstijging niet zo snel overnemen, de zuiger loop vast en vervormt.

B. : Goed, ik zal er overmorgen aan denken want morgen heb ik een rustdag.

Sp. : En dat bevalt u ?

B. : Mijn beste heer Speurheus, het schijnt dat in Frankrijk het werk om de 40 minuten een dode eist, een lichamelijk verminkte per minuut en een gekwetste om de 7 seconden. Denkt ge niet dat deze feiten de lof maken van de rust en de vrije tijd ?

CONTROLEUR SPEURNEUS

SPEURNEUS : Weet ge dat de motor, die u bestuurt, na slechts 80.000 km moest vervangen worden ?

BESTUURDER : Ja, ik heb een kameraad in het werkhuis, die er mij over gesproken heeft.

Sp. : Geeft ge er u rekenschap van dat het vastlopen van een motor veel geld kost aan de Maatschappij ?

B. : Daar twijfel ik niet aan.

Sp. : Natuurlijk, het kan gebeuren dat er een constructiefout was maar het is dikwijls het gevolg van een nalatigheid van de bestuurder.

B. : Hoe dat ?

Sp. : Ge weet dat de oliepomp de olie opzuigt om ze in alle delen van de motor te zenden en dat de olie vervolgens terug komt in de carter. Welnu, deze oliebak bevindt zich onder de motor dicht bij de grond.

B. : Ik zie waar ge naar toe wilt.

Sp. : Het is geen geheim dat onze autobussen dikwijls op beschadigde wegen rijden.

B. : Zeer zeker en ik zelf heb gelijks een deel, in tamelijk slechte staat, af te leggen.

Sp. : Maar het valt meermaals voor dat bij het achteruit rijden men de boord van het voetpad raakt met de carter; in dat geval bestaat de mogelijkheid dat hij gebroken of gebarsten is...

B. : ... en dan loopt de olie weg ?

Sp. : Inderdaad en het is een onvermijdelijk vastlopen. Dan zijn er twee mogelijkheden; gij stopt en legt uw motor stil en in dat geval kost het aan de N.M.V.B. slechts enkele honderden franken; ofwel rijdt ge verder en na een 5tal kilometer blijft ge steken en zal het honderdmaal meer kosten aan de Maatschappij.

B. : En om dat te vermijden ?

Sp. : Volstaat het geregeld een blik te werpen op het instrumentenbord daar, van het ogenblik af dat de oliedruk onvoldoende is, er een contact ontstaat bij de oliepomp en er tevens een rood lichtje wordt ontstoken op het instrumentenbord.

In hetzelfde verband, wanneer u 's morgens uw motor in gang zet, nadat hij een ganse nacht heeft buiten gestaan, is het geraadzaam hem de tijd te laten zich op te warmen.

B. : Ge moet weten dat wij 's morgens over zeer weinig tijd beschikken om ons naar ons vertrekpunt te begeven, het station of de Grote Markt.

Sp. : Zeer zeker maar ge kunt dikwijls uw motor sparen door van hem niet zijn volle kracht te eisen bij

◀ (Zie vervolg voorgaande kolom)

Uitreiking van eretekens in de Groep Henegouwen

De uitreiking van eretekens aan de agenten van de Groep Henegouwen werd voorgezeten door de heer Royen, Hoofdingenieur-Groepshoofd, zoals gewoonlijk omringd door de diensthoofden van Bergen, Charleroi en La Louvière.

Wanneer de heer Royen, met onzekere stem, het woord nam om aan te kondigen dat deze dag niet begonnen was zoals hij had gehoopt, begreep iedereen dat er zich iets erg had voorgedaan. Hij kondigde de tragische dood aan van de agent Anselme Detournay, slachtoffer van een verkeersongeval, op het ogenblik dat hij 's nachts, aan de sporen werkte tussen Charleroi en Jumet. Zeer bewogen maakte de heer Royen de lof van de overledene en vroeg aan al de aanwezigen zich in gedachte te verenigen met het leed van de weduwe en de vier kinderen van deze ongelukkige collega.



De heer Royen, groepshoofd, overhandigt het ereteken van ridder in de kroonorde aan de heer M. Foucart.

Na een ogenblik stilte trok de heer Royen een parallel tussen het feest van de arbeid en deze samenkomst van gedecoreerden, « die » zegde hij « eveneens een feest van de arbeid is, maar meer familiaal, intiemer en bewuster. »

De heer Royen vroeg dat iedereen even in het verleden wilde terugblikken: « Wanneer U 25 of 35 jaar geleden in dienst trad bij de buurtspoorwegen, gebeurde dat meermaals door een louter toeval of door het feit dat een van uw familieleden reeds in dienst was maar, wat er ook van zij, gij hebt geleerd de stiel,

die U uitoefent te beminnen en de stiel « vervolgde de spreker » is een zeer belangrijk iets; het is zo wat als een timmerwerk waarrond gans een leven zich afspeelt. De mens, die werkt moet een doel hebben. Maar elk van U heeft verantwoordelijkheden op zich te nemen ». De heer Royen onderlijnde nog de belangrijkheid van het gemeenschappelijk vervoer in België en hij deelde aan de aanwezigen mede dat de N.M.V.B., in 1964, 300 miljoen reizigers heeft vervoerd en de Groep Henegouwen alleen 70 miljoen.

De heer groepshoofd wenste de gedecoreerden geluk in naam van de heer André, voorzitter van de Raad van Beheer en heer Directeur-Generaal en ging vervolgens over tot de uitreiking van de eretekens samen met de heer Pourveur, hoofdingenieur en met afwisselend de medewerking van de verscheidene diensthoofden. Vervolgens heft hij het glas ter ere van de jubilarissen. Op het ogenblik dat de gedecoreerde zijn ereteken ontving werd hij gefotografeerd, zodat hij een persoonlijk aandenken zal bewaren van deze plechtigheid.

NATIONALE ORDEN

KROONORDE

Ridder

Foucart M., dienstchef 1ste kl.
Smal R., werkhuisoverste 1ste kl.

Gouden Palmen

Coupez L., meestergast.
Godeau L., controleur.
Goulem A., controleur.
Rosman A., controleur.
Simon R., controleur.
Van de Mergel A., controleur.

Zilveren Palmen

Carpentier R., brigadier.
Vilain A., brigadier.

Gouden Medaille

Demeyer C., geleider.
Dieudonné J., ontvanger.
Dury A., ontvanger.
Legros M., ontvanger.
Papleux R., ontvanger.
Poncelet F., geleider.
Tenret F., ontvanger.
Van Gompel M., ontvanger.
Barmarin A., geleider.
Blicq L., geleider.
Toussaint A., ontvanger.

ORDE VAN LEOPOLD II

Ridder

Matheys A., meestergast 1ste kl.
Turpin O., stelplaatoverste 1ste kl.

BURGERLIJKE ERETEKENS

35 JAREN DIENST

Burgerlijk kruis 2de kl.

Rousseau A., stationschef 1ste kl.,
Duez R., meestergast 1ste kl., Dufour
L., klerk 1ste kl., Gourdange J.B.,
controleur.

Burgerlijke medaille 1ste kl.

Demeyer C., geleider, Poncelet F.,
geleider, Troch H., ontvanger, Des-
fosses V., ontvanger, Desfosses L.,
ontvanger, Lefevre G., geleider, Lau-
rent V., ontvanger, Lebeau J., ont-
vanger, Lienard Ch., magazijnier,



De heer Smal, dienstoverste te Jumet, wordt ridder in de Kroonorde.

Van Pevenage A., ontvanger, Vinck
Ch., geleider, Laurent F., wisselkui-
ser, Cordier A., ontvanger, Cohy A.,
geleider, Dury A., ontvanger, Pierre
J., ontvanger, Dagneau V., geleider.

25 JAREN DIENST

Burgerlijke medaille 1ste kl.

Huart J., Lassoie R., Theis A.

Burgerlijke medaille 2de kl.

Gaudoux R., Maesfranck L., Pette
Fl., Delchambre R., Splingard A.,
Stassin G., Delattre O., Attaque J.,
Augustynen A., Jacques L., Cawet G.,
Nielsens M., Van Osmael A., Vander-
donck R., Lepage A., Lecocq M., Del-
vallée H., Greuze A. en Bourgeois J.

MOOIE LOOPBANEN



Bataille L.
In dienst getreden als geleider te Luik. Brigadier benoemd in 1946 en controleur in 1958.



Van Echelpoel
In dienst getreden als ontvanger op 3-6-19 te Merksem. Ging op rust als klerk 2^e kl.



Verhoeven J.
In dienst getreden op 1-2-1923 ging hij op rust als hoofdontvanger te Oostmalle.



Huygebaert C.
Trad in dienst op 20-6-1923 en eindigde zijn loopbaan als ploegbaas te Oostende.



Caestecker R.
Kwam in dienst op 1-7-1919 te Charleroi en ging op rust als baanwerker.



Marien L.
Trad in dienst op 17-2-26 en eindigde zijn loopbaan als el. geleider te Merksem.



Pieters C.
In dienst getreden op 12-5-19 en ging op rust als baanwerker te Charleroi.



Parée R.
Begon zijn dienst op 28-1-1926 en ging op rust als ontvanger te La Louvière.



Damen P.
In dienst getreden op 11-2-22 en ging op rust als el. geleider te Dilbeek.



Audin J.
Trad in dienst op 20-9-23 en eindigde zijn loopbaan te Eugies als ontvanger.



Biesbrouck O.
Begonnen op 16-7-20 eindigde hij zijn loopbaan als el. geleider te Oostende.



Gilbert A.
Trad op 16-5-30 in dienst als monteerder en werd in 1946 benoemd tot meester-gast. Ging op rust te La Louvière.



Vander Borgh
In dienst getreden op 2-8-1929 ging hij op rust als el. geleider te Dilbeek.



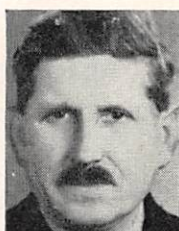
Berghmans P.
In dienst getreden op 15-3-20 als baanwerker. Hij eindigde zijn loopbaan te Mol.



Wijns J.
Trad in dienst op 22-1-17 en eindigde zijn loopbaan als el. geleider op Het Rad.



Janssen R.
Begon zijn loopbaan op 11-10-1920 en ging op rust als gesch. werkm. 1^e kl. te Merksem.



Van Eycken F.
Trad in dienst op 18-4-1926 en ging op rust als ontvanger te Rumst.



Embrechts A.
In dienst getreden op 6-5-1919 en ging op rust als geschoold werkm. 1^e kl. te Merksem.

50 jarig ambtsjubileum

Op 16 maart 1915 achtte vader Michiels, die zelf ploegbaas was bij de maatschappij « Voies Ferrées », de tijd gekomen dat zijn nauwelijks 14 jarige zoon Frans wat ging verdienen om de familie te helpen en hij zorgde er voor dat hij in dienst kon treden van bovenvernoemde maatschappij als helper-kasseier.

De knaap werd spoedig manoeuvre, stoker en na de wapenstilstand van 1918 werd hij machinist. Hij bleef het echter niet lang daar de lijn Brussel-Leerbeek enkele jaren nadien werd geëlektrificeerd. Frans Michiels was dus



gedurende jaren elektrisch geleider op de lijnen, die passeerden langs de stelpaats van Het Rad.

Een zwaar tramongeval verplichtte hem de dienst van de beweging te verlaten. Na twee jaar te hebben doorgebracht in de werkhuisen van Kuregem werd hij op K.S.H. geplaatst.

De dag wij hem ontmoetten, op zijn aardbeinveld dat hij met veel zorg bewerkt, was hij in gezelschap van zijn oom, de heer Pierre Vergalle, 84 jaar en op rust gesteld hoofdmachinist.

Sinds 16 maart jl. telt Frans Michiels dus 50 jaar dienst en hij is nog geen 65 jaar. Wij hopen dat hij nog lang mag genieten van de gezonde lucht van het Payottenland.

In 1966 zal het personeel over een groot hotel - pension aan zee beschikken

Het is mogelijk dat ge de titel van dat artikel tweemaal zult lezen. Doch weest er van overtuigd, ge hebt u niet vergist : het nieuws is juist.

Allen, die reeds hun vakantie hebben doorgebracht in Wenduine en dezen waarvan de aanvraag niet werd weerhouden wegens plaatsgebrek, wisten dat het vroegere onderstation, in 1946 omgevormd tot een rusthuis, een noodoplossing bleef.

De verblijfsmogelijkheden waren te beperkt voor een onderneming als de onze en anderzijds was het gebruik van het gebouw slechts mogelijk gedurende drie zomermaanden daar de verwarmingsmogelijkheden onvoldoende waren.



Het hotel-pension Zonnebloem uitgevend op de Koninklijke weg waar onze lijn Oostende - De Panne passeert.



*Gezicht op de ingang van het hotel, rechtstreeks op de dijk.
De toegang tot het strand geschiedt in alle veiligheid.*

Op het hoofdbestuur hield men zich met dat vraagstuk bezig en alzo ontving de directie, vóór enkele maanden, een aanbod van een gebouw van recente datum en zeer goed onderhouden. Dat aanbod werd met de grootste belangstelling onderzocht.

Tijdens een bezoek ter plaatse wa-

ren de heren André, voorzitter en Hoens, directeur-generaal, spoedig overtuigd, dat het gebouw van drie verdiepingen, met een ingang langs de Koninklijke weg (foto 1) en een andere langs de dijk (foto 2), bijzonder geschikt was voor ons personeel.

Contacten werden genomen met de

eigenaar van het complex en enkele tijd nadien keurde de Raad van Beheer het voorstel van de heer Directeur-Generaal goed en besloot alzo de aankoop van het tehuis de « Zonnebloem » gelegen te Nieuwpoort en dat in 78 kamers plaats biedt aan 200 personen.

Het is nog te vroeg om te besluiten wat er na het seizoen van 1965 gaat worden van de home te Wenduine. Het is duidelijk dat de hotelinstallatie een dubbel gebruik vormt. Wat er ook van zij, wij verheugen ons over dat goed nieuws daar het nieuwe hotel-pension van Nieuwpoort goed uitgerust en prachtig gelegen is. Inderdaad Nieuwpoort bezit niet alleen een mooi strand, heerlijke duinen maar eveneens een vissers- en jachthaven.

Het is voorbarig te spreken over de verkeersmogelijkheden maar wij menen dat de heer Directeur-Generaal het inzicht heeft de verplaatsingen van de verlofgangers te vergemakkelijken.

Dus afgesproken te Nieuwpoort in 1966 ! !

De tweessige motorrijtuigen

reeks 9048 à 9085

GESCHIEDKUNDIG OVERZICHT

Op 28 oktober 1896, kreeg de Société Anonyme « Electricité & Hydraulique » uit Charleroi (later ACEC) de electrificatie toegewezen van de lijnen van Charleroi. Door deze opdracht, bouwde deze firma ook de eerste 34 elektrische motorrijtuigen welke geheel van Belgisch ontwerp en fabricatie waren. Deze rijtuigen waren oorspronkelijk M. 52 tot M. 85 genummerd, doch later werden het 9052 tot 9085. Zij waren van twee EHT 52³ motoren voorzien.

De motorwagens M. 48 tot M. 51, welke voor de lijn Brussel - Hut bestemd waren, en gebouwd door « Electricité & Hydraulique », hadden nochtans een Duitse elektrische uitrusting: GE. 58 motoren voor de twee eerste wagens (deze reden later, vanaf 1918, te Eupen); GE. 800 motoren voor de twee andere wagens (in 1928 naar Oostende overgebracht).

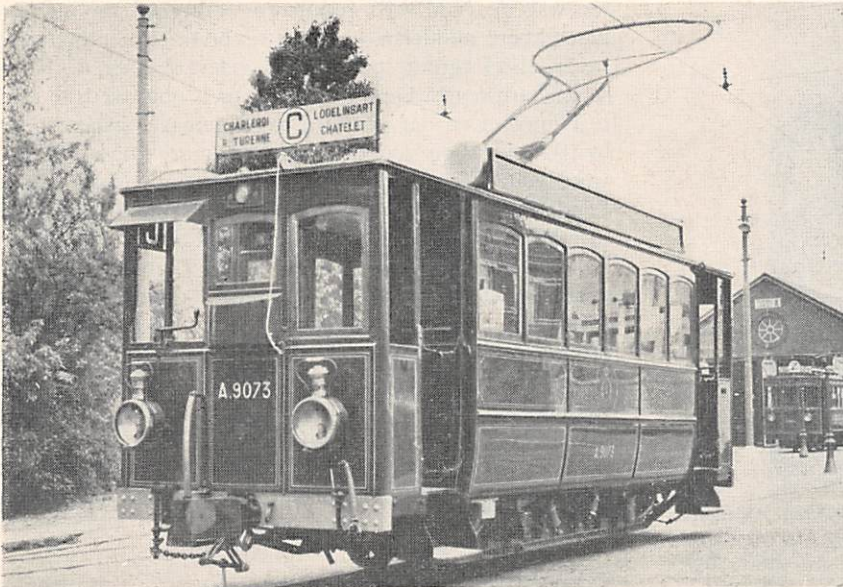
Bij het buitendienst stellen van een eerste aantal deze motorwagens te Charleroi in 1927, werden sommige fremen van deze wagens gebruikt en aangepast voor de vervaardiging van aanhangwagens (reeks 19048).

BESCHRIJVING

Tweessig motorrijtuig, zonder afzonderlijke truck. De twee afdelingen Iie klasse bieden ieder 2 x 5 plaatsen op langszij geplaatste banken. De balkons, oorspronkelijk open, bieden in het totaal 20 plaatsen. De behouders van de Westinghouserem, welke in 1902 en 1903 aangebracht werd, konden op vastgestelde, hiervoor bijzonder voorziene stations herlanden worden.

KENMERKEN

Spoorbreedte	1,000 m.
Lengte van de kast	4,740 m.
Lengte van een platform	1,178 m.



De A. 9073 in het Trammuseum te Schepdaal.

Toen de M. 52 - M. 85 in 1901 te Charleroi in dienst gesteld werden, waren zij van Dickinson trolley-stroomafnemers voorzien, de voedingskabel was, in verhouding tot het spoormidden, zijlings geplaatst. Later werd van deze wijze afgezien en kregen deze motorwagens een sleepbeugel.

AANTAL

38 eenheden, onderverdeeld in drie aanbestedingen: 28 oktober 1896 (M. 52 tot M. 73), 19 mei 1899 (M. 48 tot M. 51), 22 juni 1899 (M. 74 tot M. 85). Zij werden tussen maart en september 1901 in dienst genomen. Rond 1904 werden zij hernummerd van 9048 tot 9085.

Lengte van een freem	7,096 m.
Lengte van een buffer	0,452 m.
Totale lengte, buffers inbegrepen	8,000 m.
Breedte van de kast	2,000 m.
Hoogte van de kast	2,195 m.
Hoogte Spoor - dak	3,002 m.
Asafstand	2,200 m.
Wiel doorsnede	0,800 m.

Het motorrijtuig 9073 werd door de Groep Henegouwen sinds 1930 bewaard in de stelplaats van Thuillies. Op 16 september 1960, werd het naar de werkplaatsen in de Eloystraat gebracht, en helemaal heropgebouwd.

STERFGEVALLEN

AGENTEN

ANTWERPEN

DOCKX E., bewegingsoverste 1ste kl. 64 jaar.

HENEGOUWEN

MOUCHET J., A.B.bestuurder 32 j.

OPRUSTGESTELDEN

ANTWERPEN

VERHEYDEN P. 82 j.
DIERICKX C. 92 j.
BRUYNSEELS L. 79 j.
VAN DOORSELAER A. 66 j.
STORMS G. 76 j.

LIMBURG

MEYERS Th. 69 j.

OOST-VLAANDEREN

WYBOU J. 68 j.
DOYEN J. 70 j.
VAN DEN STEEN A. 65 j.
BERNAERDT P. 92 j.
GEENENS M. 68 j.
DE CLOET A. 66 j.

WEST-VLAANDEREN

SOETE A. 70 j.
BLOES E. 87 j.
HERPOELE A. 61 j.
VERMEIRE P. 77 j.
DEVRIENDT A. 83 j.
VANDEWALLE K. 69 j.
DE GROOTE D. 90 j.

BRABANT

SOMMEREYNS E. 50 j.
DE JONGHE C. 66 j.
ROOS A. 65 j.
DE BOT J. 81 j.
DE BACKER R. 62 j.

NAMEN-LUXEMBURG

DIEUDONNE A. 59 j.
DIVOY A. 77 j.
CHAVEE A. 68 j.

HENEGOUWEN

HENRATIN A. 82 j.
JACQUES J. 84 j.
VINCENT J. 80 j.
DE RIJCKE H. 63 j.
DENIS E. 66 j.

LUIK

LEBURTON J. 67 j.
COLET G. 66 j.
JACOBS L. 63 j.
MAILLARD C. 64 j.

Sinds meer dan een halve eeuw op weinig gekende private verbindingen te Brussel

Sinds jaren bevindt zich op de binnenkoer van de stelplaats van Kuregem een elektrische tractor. Wij wisten dat hij gebruikt werd voor het verhandelen van wagons naar verscheidene verbindingen: Alimenta, D'Hondt, Smal, N.M.V.B. maar wij kenden het traject niet dat hij gewoonlijk moet afleggen. Onlangs hebben wij de tractor 10293 vergezeld en nadien vroegen wij aan de heer Cuvelier, directeur, ons de geschiedenis te verhalen van deze verbinding en van het materieel dat er aan gehecht is.

« Vóór 1914 » zegt hij ons « ontvingen verscheidene verbindingen o.m. de N.M.V.B. reeds wagons van het groot spoor, die toen nog getrokken werden door paarden.

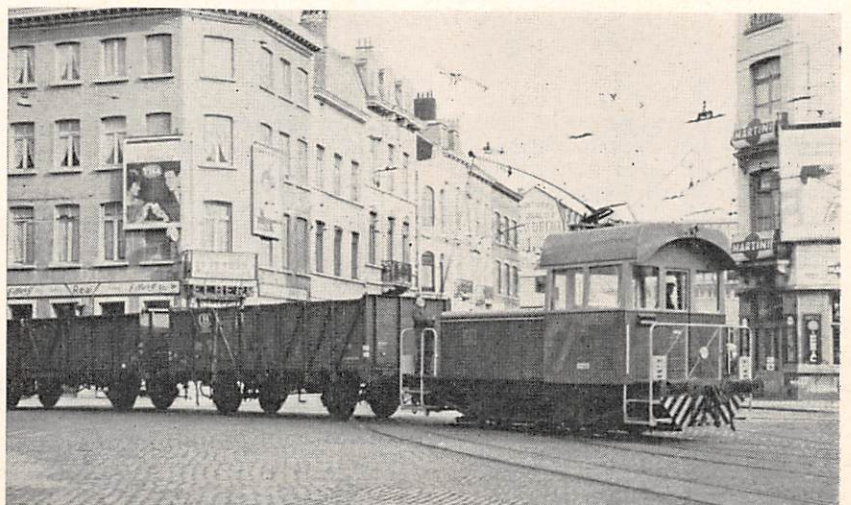


De elektrische tractor 10293 kreeg voor enkele maanden een nieuw kleedje.



De tractor zal op de verbinding van de fabrieken Alimenta rijden waar echter geen stroomdraad is. Agent Elskens hangt een stok aan de draad en voorziet hem van een rode vlag.

In 1915 werden de paarden opgeëist door de bezetter wat de N.M.V.B. verplichtte, dringend en met de beschikbare middelen, een elektrische tractor te bouwen; het wielstel (groot spoor) werd geleverd door de Brusselse Tramwegen. Deze eerste tractor is nog steeds te zien te Kuregem en dat voertuig werd geregeld gebruikt tot in 1940. Intussen, voor de wereldtentoonstelling van 1935, werd een lijn met grote spoorbreedte aangelegd tussen Londerzeel (station N.M.B.S.) en de Grote Paleizen en met het doel grote konvooien van 10 tot 15 wagons te kunnen trekken werd door de Groep Brabant een elektrische tractor, de 10293, gemonteerd waarvoor het onderstel van een oud stoomrijtuig van Overijse werd gebruikt; deze krachtige elektrische tractor deed uitstekend werk tussen Londerzeel en de paleizen van de tentoonstelling. Na 10 mei 1940 bemerkte men dat de Duitse soldaten een bijzondere neiging vertoonden om « tram te spelen » op dat afgelegen baanvak; alzo werd besloten het voertuig over te brengen naar Kuregem waar het de plaats innam van de oude tractor van 1915. Daar



Alle dagen haalt of brengt de elektrische tractor wagons van de N.M.B.S. naar het nabijgelegen Zuidstation.

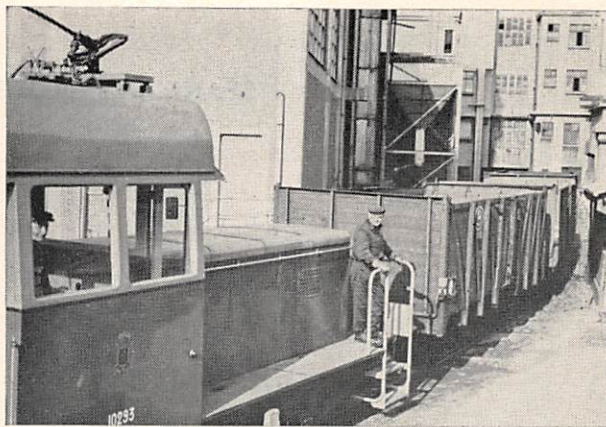
het voertuig gedurende 20 jaar was blootgesteld geweest aan weer en wind had het veel geleden en was het hoogst nodig een nieuwe kast te maken en de elektrische installatie te moderniseren. Alzo werd, sedert enkele maanden, de tractor 10293 onder meer voorzien van een metalen loopbrug en gaat hij dagelijks verder goederenwagons, met grote spoorbreedte, te trekken in het volle centrum van Anderlecht, evenwel op een zeer kort traject. »

Niettemin speelt zich bij elke reis hetzelfde scenario af; telkens moeten auto's van de sporen verwijderd worden. Daarom is een ploeg van drie man, gewoonlijk samengesteld uit de geleider Lichtert en de twee helpers Elskens en Delatte, onontbeerlijk.

Wij vertrokken rond 15 u. 45 uit de stelplaats van de Eloystraat en hadden meer dan een kwartuur nodig om de nabij gelegen chocoladefabriek te bereiken. Alvorens de private verbinding, niet voorzien van een luchtlijn, op te rijden, ging de agent Elskens over tot de traditionele operatie en haakt een stok aan de stroomdraad; door deze stroomafname geeft een draad, met rubber omgeven en op een trommel gerold, de drijfkracht aan de motor.

Op het einde van dat zeer kort verbindingsspoor wachten drie ledige wagons om terug naar het station van de N.M.B.S. te worden gebracht. Nadien heeft dezelfde operatie plaats maar in tegenovergestelde richting en achterwaarts. Het konvooi wordt steeds vooraf gegaan door agent Delatte, gewapend met een hoorn en een plaatje met het teken nr 21 van het Verkeerswetboek, dat hij hanteert met dezelfde handigheid als een Parijse agent zijn witte stok.

Het ging er nu om terug te keren naar de Eloystraat, daar te keren om vervolgens langs de Onderwijsstraat te



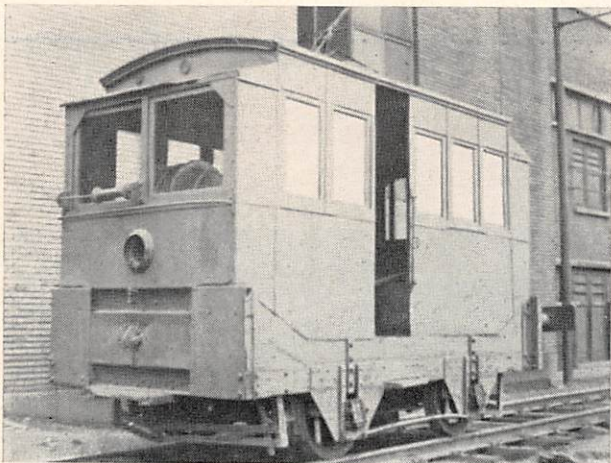
Op de verbinding Alimenta worden ledige wagons afgehaald.

rijden en de Frankrijkstraat over te steken om het station van de N.M.B.S. te bereiken.

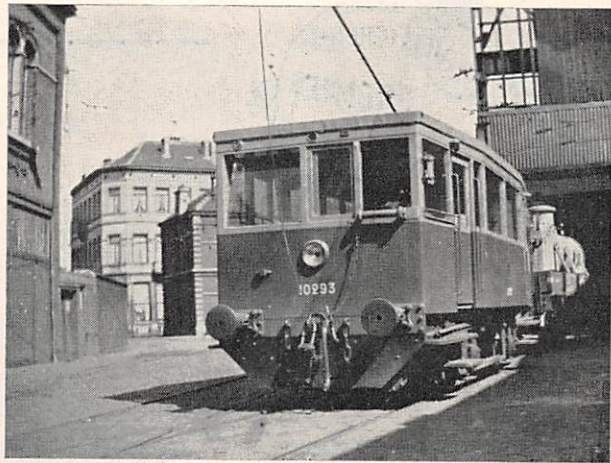
Eens de wagons afgezet keert de tractor terug en neemt hij zijn gewone plaats in op de koer van de stelplaats.

Zoals wij schreven bestaat deze private verbinding reeds zeer lang. Als exploitant hebben wij verplichtingen, die wij in de mate van het mogelijke moeten naleven en derhalve moeten wij over geschikt materieel en het nodige personeel beschikken.

Daar wordt te Kuregem voor gezorgd zonder tromgeroffel maar met trompetgeschal.



De eerste tractor gebouwd in 1914.



De tractor 10293 gebouwd in 1935.

De 150^{ste} verjaardag van de slag van Waterloo

Ter gelegenheid van de 150ste verjaaring van de slag van Waterloo (15 juni 1815) hebben in ons land verscheidene manifestaties plaats onder meer de wederopneming van het Wellingtonmuseum (vóór de kerk van Waterloo), met tentoonstelling van documenten toebehorend aan de familie en aan de Engelse regering, onder het thema « Wellington en Europa te Waterloo ».

Ten einde de bezoeken aan deze historische plaatsen te vergemakkelijken zal de N.M.V.B. een uitbreiding toevoegen aan haar autobusdiensten Brussel - Waterloo - Eigenbrakel in de richting Vieux-Genappe, op de weg Brussel - Charleroi, tot de « Ferme du Caillou » waar Napoleon zijn hoofdkwartier had opgeslagen. Deze plaats is moeilijk te be-

reiken door de voetganger-toerist ter oorzaak van het intens autoverkeer.

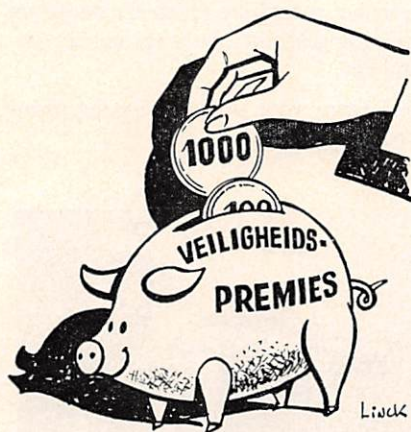
Bovengenoemde uitbreiding zal 's zondags, vanuit Brussel, bediend worden door de vertrekken van 9 u 30, 10 u 30, 11 u 30, 13 u 30, 14 u 30 en 15 u 30 en 's zaterdags door de vertrekken van 10 u 30 en 14 u 30.

DE VEILIGHEIDSWEDSTRIJD

STAND DER PLOEGEN OP 30 APRIL 1965

LUIK 4 (Personeel Omal-Verlaine)	3.711 dagen zonder ongeval
LIMBURG 1 (Werkh. Onderhoud Hasselt)	2.388 dagen zonder ongeval
LUIK 2 (Pers. Bassenge-Oreye-Tongeren)	1.691 dagen zonder ongeval
LUIK 6 (Personeel Bressoux-Rocourt)	1.648 dagen zonder ongeval
HENEGOUWEN 2 (W.W. La Louvière - Vl. Brig.)	1.645 dagen zonder ongeval
LUIK 12 (Werkhuis St-Gilles)	1.492 dagen zonder ongeval
LUIK 10 (Pers. Eupen-Poulseur-Sart-Warzée)	1.186 dagen zonder ongeval

Oost-Vlaanderen	3	974	Limburg	4	628
Brabant	21	883	Antwerpen	6	608
West-Vlaanderen	1	819	West-Vlaanderen	3	553
Brabant	15	800	Henegouwen	16	528
Antwerpen	1	760	Namen-Luxemburg	3	525
Antwerpen	5	746	Namen-Luxemburg	5	456
Luik	11	736	Oost-Vlaanderen	6	446
Luik	1	660	Namen-Luxemburg	4	429
Antwerpen	13	631	Brabant	11	423



GROEP LUIK

De ploegen 1, 2, 4, 6, 10, 11 en 12 ontvingen samen 3.903 F.

GROEP HENEGOUWEN

De ploegen 2, 3, 4, 6, 9, 15, 16 en 21 ontvingen samen 1.333 F.

GROEP NAMEN

De ploegen 1, 2, 3, 4, 5 en 6 ontvingen samen 4.122 F.

De acht exploitatiegroepen ontvingen dus voor de maanden maart april 1965 samen een bedrag van 29.707 F. aan premies.

toegekend in de maanden
maart - april 1965

GROEP ANTWERPEN

De ploegen 1, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 10, 11, 12 en 13 ontvingen samen 4.899 F.

GROEP OOST-VLAANDEREN

De ploegen 1, 2, 3, en 6 ontvingen samen 3.104 F.

GROEP WEST-VLAANDEREN

De ploegen 1, 2, 3, 4 en 5 ontvingen samen 3.024 F.

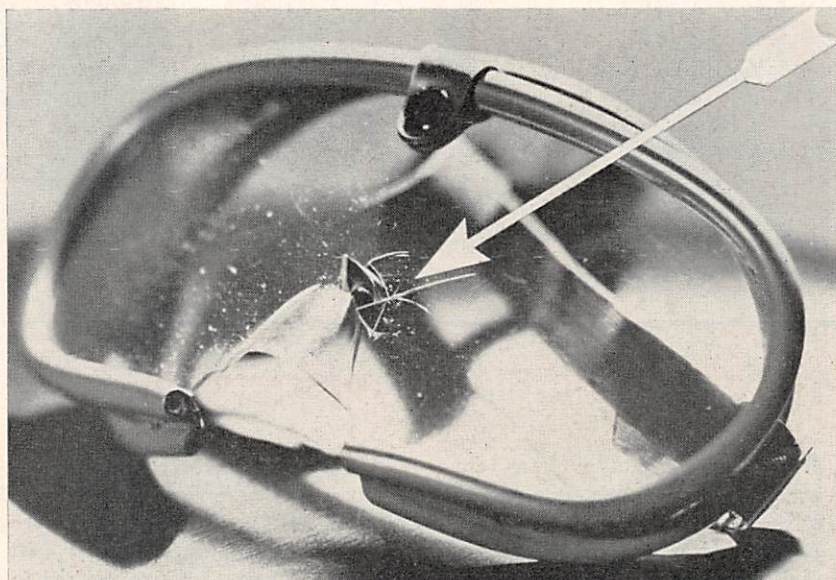
GROEP LIMBURG

De ploegen 1, 3 en 4 ontvingen samen 5.290 F.

GROEP BRABANT

De ploegen 4, 6, 7, 8, 9, 11, 15, 16, 17, 18, 20 en 21 ontvingen samen 4.032 F.

Gelukkig droeg hij een veiligheidsbril



Agent Jules Hermans van het werkhuis te Hasselt, boorde met een boor van 5mm een gebroken vijs uit, in het voorste vastpunt van de achterste veer van A.B. 1614.

Tijdens deze handeling brak de boor waarvan een stuk door de veiligheidsbril drong, doch het oog bleef ongedeerd.

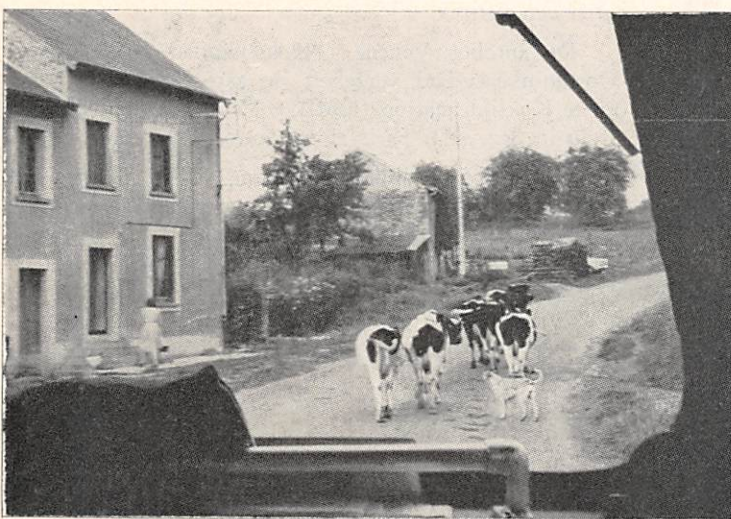
Uit heel het land

Wederopening trammuseum

's Zaterdags voor Pasen had de wederopening plaats van het Trammuseum maar op de vooravond was er reeds een bezoek voorzien voor de leden van de AMUTRA. Op zaterdag 10 april vertrok een speciaal tramstel van het Rouppeplein met bestemming Schepdaal doch eerst reed het konvooi langs het Rogierplein. Tijdens zijn doortocht kende het een groot succes daar leden van een toneelgezelschap uit de hoofdstad de tocht meemaakten, in de klederdicht van de eeuwwisseling.



Onverwacht slipgevaar



Op zekeren dag, op een van de wegen van onze Ardennen, zette een autobus zich langzaam in beweging en reed stapsgewijs achter een groep koeien. Deze schenen trouwens zeer verstandig te zijn daar zij, zonder de minste aanwijzing, de weg naar hun

stallingen vonden; geen enkele « cowboy » was van ver of dicht te zien. Zij keerden ons de rug en van tijd tot tijd uitten zij hun onverschilligheid voor het buurtspoorwegverkeer door donkerbruine plassen op de weg te laten vallen.

Dat brengt ons een uitspraak van het gerecht in herinnering dat vooral onze autobusbestuurders, die op de wegen van Haspengouw en de Ardennen rijden, aanbelangt.

Een automobilist, die te dicht achter een kudde reed, remde bruske op het ogenblik dat de wielen van zijn wagen over de koedrek passeerden. De auto slipte en botste tegen een boom. Alles beperkte zich tot stoffelijke schade en de bestuurder, die gelukkig niet gekwetst was, daagde de landbouwer voor het gerecht om betaling te bekomen voor de geleden schade zich steunend op het strafwetboek dat verbiedt schadelijke voorwerpen op de weg te werpen of achter te laten en op het verkeerswetboek dat niet toelaat het verkeer te hinderen of het gevaarlijk te maken door gelijk welke voorwerpen op de weg te laten vallen.

Wij zijn niet in Indië, waar de koeien heilig zijn en waar hun uitwerpselen gebruikt worden als geneesmiddel of talisman. Nochtans werd de landbouwer buiten zaak gesteld daar, preciseerde de rechtbank, om strafbaar te zijn het werpen of achterlaten van hinderende of gevaarlijke voorwerpen, vrijwillig of niet, een daad moet zijn van een mens...

Een proefrit te Baconfoy in 1930

Talrijke lezers zullen verwonderd zijn wanneer zij vernemen dat deze eigenaardige locomotief gereden heeft op een éénmeterspoor van de buurtspoorwegen en dat deze foto genomen werd in 1930 te Baconfoy op de lijn Marche - Bastenaken.

Het is een locomotief « Sentinel », bestemd voor Colombie (Zuid-Amerika), waarmee proeven werden gedaan. De machine werd in onderdelen naar Marche gebracht waar zij volledig werd gemonteerd.

Vooraan op de foto bevinden zich de ingenieurs, die bij de ontvangst aanwezig



waren. De derde persoon, van rechts, is wijlen de heer Ceressia, hoofdinspecteur, de tweede de heer Delwarte, op rust gesteld hoofdinspecteur van het Hoofdbe-

stuur en in de eerste zullen de agenten van de Groep Namen - Luxemburg moeilijk de heer Dulieu, de huidige directeur van de Groep, herkennen.

De bediening van onze kust door de trams en autobussen van de N.M.V.B.

DE ELEKTRISCHE LIJNEN

De elektrische lijnen Oostende - Knokke (nr 1) en Oostende - De Panne (nr 2) verzekeren te Oostende de aansluiting met de treinen van en naar Brussel en bedienen al de badplaatsen. Gedurende de zomermaanden rijden de elektrische treinen van Knokke tot De Panne zodat de verlofgangers gans de kust kunnen afreizen zonder overstappen. Met de winteruurtabel is de aansluiting verzekerd te Oostende tussen de twee lijnen.

Buiten de zomermaanden is de frequentie één uur, in juni en september 40 min., 's namiddags, en in juli en augustus 30 min. Op drukke dagen worden tijdens de spitsuren nog bijkomende ritten ingelegd.

Daarenboven worden gedurende de zomermaanden op de week-ends en drukke dagen « *directe* » treinen ingelegd. Deze rijden rechtstreeks van Oostende-Station naar Nieuwpoort-Stad en houden stil in de voornaamste badplaatsen, tussen Nieuwpoort-Stad en De Panne. De ritduur ervan is 50 min.

De hoofdlijn De Panne - Oostende - Knokke is voor het grootste gedeelte van haar lengte op afzonderlijke bedding aangelegd; dit biedt niet alleen aan onze trams de mogelijkheid, niettegenstaande de menigvuldige halten, die ze moeten aandoen, een hoge commerciële snelheid te ontwikkelen, doch werkt tevens ook een stipte regelmatigheid van de diensten in de hand. Bovendien biedt het een grotere waarborg voor de veiligheid van de reizigers en laat nog toe de hinder voor de automobilisten en andere weggebruikers tot een minimum te beperken.

Het elektrisch materieel werd in 1956-1957 op de kustlijnen grotendeels vernieuwd; nieuwe motorrijtuigen werden in dienst gesteld en al de oude tweeassige aanhangwagens werden door bogierrijtuigen vervangen.

De N.M.V.B. heeft zich grote financiële inspanningen getroost ten voordele van de elektrische lijnen van de kust. Zij is er zich wel degelijk van bewust dat de lijn in deze druk bezochte toeristische streek de meeste waarborgen biedt zowel onder oogpunt van comfort en gemak der reizigers als op gebied van snelheid van het vervoer en van veiligheid zo voor de reizigers als voor de weggebruikers.

a) De Nationale Maatschappij staat inderdaad tijdens de korte tijdspanne van het zomerseizoen voor een massaal vervoer. De verhouding van de trafiek stijgt van 1, tijdens de wintermaanden, geleidelijk tot 4, gedurende het topseizoen;

b) Onze cliënten-zomergasten hebben aan de motorrijtuigen en bogierrijtuigen een bij uitstek comfortabel vervoermiddel voor de tamelijk lange afstanden, die ze dienen af te leggen. Door hun grote beschikbare ruimte bieden de tramrijtuigen alle gemak voor het vervoer van reisgoed.

DE AUTOBUSDIENSTEN

Te Oostende beschikt de toerist over twee autobusdiensten naar Brugge: een over Houtave (rittijd 45 min.) de andere over Gistel (rittijd 1.05 u). De vertrekken geschieden aan het buurtspoorwegstation te Oostende.

Van Knokke hebben de verlofgasten slechts 43 min. nodig om Brugge te bereiken en beschikken in het zomerseizoen om de 30 min. over een afreis.

Te Wenduine bestaat eveneens een dienst naar Brugge (rittijd 30 min.).

De dienst Heist - Knokke - Oosthoek (Siska) - Het Zwin wordt zeer gewaardeerd door de vakantiegangers en terecht want hij laat toe aangename en interessante wandelingen te maken in het natuurreservaat van het Zwin en een bezoek te brengen aan de vogelverzameling, enig in haar soort.

DE BEDIENING VAN DE WESTHOEK

De autobus De Panne - Veurne heeft ongeveer alle uren een vertrek.

De autobus Veurne - Koksijde-Bad en Veurne - Oostduinkerke-Bad verzekert de aansluiting te Veurne en te Koksijde-station (NMBS). Voor ieder aankomende trein in deze stations is er een autobus voorzien.

De autobus Adinkerke (station) - De Panne. Een aansluiting is hier ook verzekerd met alle treinen van de N.M.B.S.



Elke agent van de N.M.V.B. moet in staat zijn de toeristen in te lichten dat men aan de kust voordelig kan reizen door gebruik te maken van onze kaarten van

1 dag	5 dagen
80 F.	230 F.

De 5 dagen zijn door de reiziger te kiezen in een periode van 7 achtereenvolgende dagen. Er is geen foto vereist.