

onze buurtspoorwegen

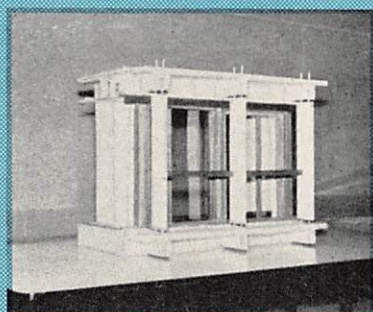
SEPTEMBER - OKTOBER 1966

N. 124





Een deel van de muurversiering van de afdeling van de N.M.V.B. in het Spoorwegmuseum. Men bemerkt de foto met de klassieke kachel van onze oude stoomtreinen. Zie blz. 12



Maquette van een raam van het nieuw gebouw van het Hoofdbestuur. Men bemerkt de verticale steunen, als bescherming tegen de zon en het kader voor de ruiten in tekhout. Lees onze fotoreportage op bladzijde 5.



De N.M.V.B. heeft ponssters in dienst. Deze benaming duidt op de vrouwelijke agenten, die met de hulp van een ponsmachine, de ponskaarten, dienende als basisdocumenten, perforeren. Zie blz. 6.

ONZE BUURTSPOORWEGEN

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

Redactie : Wetenschapsstraat 14, Brussel 4
Telefoon : 11.59.90 — Post : 135 — P.R. 32.27



Aangesloten bij
de Belgisch-Luxemburgse Vereniging
van de Ondernemerspers

INHOUD

ONTHULLING VAN EEN GEDENKPLAAT 3

De N.M.V.B. laat te Brussel een gebouw van zeven verdiepingen optrekken naast hetgeen op het ogenblik gebruikt wordt door het Hoofdbestuur. Een plaat, met de namen van onze dirigenten en de bouwdatum, werd in aanwezigheid van de heer Bertrand, Minister van Verkeerswezen, en talrijke andere personaliteiten onthuld.

NIEUWE MODELLEN VOOR IDENTIFICATIEKAARTEN VOOR ABONNEES 6

Onze duizende abonnees zijn in het bezit van een nieuw type van identificatiekaart. Maar wat ze niet weten, is dat de N.M.V.B. over hun abonnementsaanvraag beschikt onder de vorm van een geperforeerde kaart waarvan de gegevens door een electronische machine kunnen verklaard en berekend worden.

DE STAND VAN DE N.M.V.B. IN HET SPOORWEGMUSEUM TE BRUSSEL 12

De Toeristische Federatie van Brabant houdt zich bezig met de realisatie van een Nationaal Verkeersmuseum. Om het publiek een gedachte te geven van de wijze waarop de voorstelling van de museumstukken zal opgevat worden, werd ten titel van proef een stand van de Buurtspoorwegen ingehuldigd in het huidig Spoorwegmuseum te Brussel (Noordstation).

DE INDUSTRIALISATIE VAN OOST-VLAANDEREN 16

Op het ogenblik wordt in de omgeving van Zelzate een reusachtig metaalbedrijf opgericht. In 1968 zullen er meer dan 3.500 werknemers in dienst zijn waarvan een groot deel moet aangevoerd worden uit het Gentse.

Foto van onze voorpagina :

Sinds 17 september jl. worden de elektrische buurtlijnen F en M, te Brussel, vervangen door autobusdiensten. Hetzelfde geldt voor de belangrijke elektrische lijn Brussel (Roupeplein) - Halle. Onze foto toont een vertrek op het Rogierplein te Brussel van een motorrijtuig (type N) van de lijn M (Brussel-Moortebeek-Dilbeek).

Inhoudiging van een gedenkplaat in het nieuw gebouw van het Hoofdbestuur

Op 22 september 1966 werd een plaat, aangebracht in de hal van het nieuw gebouw van de N.M.V.B. in opbouw op de hoek van de Wetenschaps- en Belliardstraten, ingehuldigd.

De plechtigheid had plaats in aanwezigheid van de heer Bertrand, minister van Verkeerswezen, en van leden van zijn kabinet.

De heer André, voorzitter, en de heer Hoens, directeur-generaal, omringd door de leden van de Beheerraad en de commissarissen, begroetten de verscheidene personaliteiten, die gevolg hadden gegeven aan hun uitnodiging o.m. de heren Cooremans, burgemeester, respectievelijk schepen van Openbare Werken van Brussel, de heer Harmel, voorzitter van de U.I.T.P., de heren De Vos en Lataire, ere-directeur-generaal en directeur-generaal van de N.M.B.S., de directeurs van de voornaamste maatschappijen voor gemeenschappelijk vervoer van het land, de heer Herpain, bouwmeester van het nieuwe complex, en zijn medewerkers, de vakbondsecretarissen, leden van de pers en een belangrijke afvaardiging van het personeel van de Nationale Maatschappij.

De eerste toespraak werd gehouden door de heer André, voorzitter, die na de minister en de aanwezige personaliteiten te hebben begroet, hulde bracht aan allen, die bijgedragen hebben tot de oprichting van het nieuw gebouw, gebouw voorzien om er de ontworpen groepering van de thans verspreide diensten in uit te voeren, rekening houdend met de toekomstmogelijkheden.

Na herinnerd te hebben hoe de Maatschappij vóór 80 jaar werd gesticht, stelt hij vast dat de titel van de Maatschappij is voorbijgestreefd en uit de wens dat in dat land onder de bescherming van de Openbare besturen een echte en machtige Nationale Maatschappij voor Gemeenschappelijk Vervoer tot stand zou komen.

De heer André heeft het vervolgens over de moeilijkheden, die wegen op de Maatschappijen en is van mening om haar rol passend uit te voeren, zij meer vrijheid zou moeten genieten.

Een overzicht gevend van de reeds verwezenlijkte wijzigingen: de aankoop van 2.000 autobussen wegens

de omvorming van spoorlijnen, zonder dat beroep moest gedaan worden op een lening of tot een nieuwe inbreng van de aandeelhouders, de hervorming van de gewestelijke en provinciale groepen, modernisatie van de werkplaatsen, vermindering van het effectief van het personeel op elk niveau, de bestendige verbetering van de arbeidsvoorwaarden, brengt hij hulde aan het personeel: kaders, bedienden en werklieden, die bijgedragen hebben tot het welslagen van die stoutmoedige omvormingen.

De Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen zal haar inspanningen voortzetten. Zij verbindt er zich toe u comfort en veiligheid te verschaffen maar eis niet van haar dat zij onder de kostprijs zou werken en daardoor verliezen zou opstapelen, die uiteindelijk door de gemeenschap zullen betaald worden.

De heer André eindigt met te wijzen op het belang dat alle landgenoten bindt.

Nadat de heer Storme, ondervoorzitter, deze toespraak in het Nederlands had herhaald, nam de heer Hoens, directeur-generaal, op zijn beurt het woord om in naam van het personeel de autoriteiten te bedanken voor wat gedaan werd op het gebied van de verbetering en de verfraaiing van de werkplaatsen. Hij onder-

streept het belang van het milieu, het kader, het decor, de schikking van de werkplaatsen op de houding van deze, die er een groot deel van de dag moet doorbrengen, ja zelfs van zijn actief leven. Derhalve, zegt hij, met overtuiging, is de Nationale Maatschappij sedert verscheidene jaren begonnen met een actie strekkend tot het vernieuwen, moderniseren en bouwen van instellingen waardig voor de mens en onze tijd.

De heer Hoens vervolgt zijn toespraak met de vraag te stellen; waarom vandaag deze manifestatie in een gebouw dat niet af is? Hij ziet er het beeld in van de Maatschappij in bestendige evolutie waar hij gedurende de 40 jaar dat hij er in dienst is, nog nooit een ogenblik gekend heeft waar men de armen kon kruisen en op zijn lauweren rusten. Ironisch sprak hij van deze die de huidige dirigenten « de grafmakers van de buurttram » noemen en herinnert dat deze teleurgang economisch opgedrongen is zonder evenwel de doodstrijd van de Maatschappij als Maatschappij voor Gemeenschappelijk vervoer voor gevolg te hebben. Wetend dat het gemeenschappelijk vervoer eens te meer een ernstige crisis doormaakt acht hij dat het onontbeerlijk blijft en dat het nieuw gebouw het symbool is van een vernieuwing



Omringd door de leden van de beheerraad spreekt de heer André, voorzitter, zijn rede uit in aanwezigheid van de heer Minister van Verkeerswezen, de regeringscommissarissen, de heer Cooremans, burgemeester van Brussel en talrijke personaliteiten.

in het kader van een rationalisatie en een coördinatie van al het gemeenschappelijk vervoer van het land.

Vervolgens antwoordt minister Bertrand en wenst allereerst de dirigenten van de Nationale Maatschappij geluk daar zij tijdig de imperatieven van een gezond, dynamisch en realistisch beheer hebben bepaald tegenover onvermijdelijke problemen gesteld door de snelle en grondige evolutie op gebied van gemeenschappelijk vervoer.

Erkennend dat de taak, die de Maatschappij nog te vervullen heeft niet tot een goed einde kan gebracht worden zonder de hulp van de Regering en vooral van het Ministerie van Verkeerswezen, drukt de minister de wens uit de organieke wet en de statuten van de Nationale Maatschappij spoedig te zien vernieuwen op een wijze, die haar toelaat met succes haar rol, die essentieel blijft, te vervullen gevrijwaard van beperkingen en risico's, die behoren tot een definitief verlopen periode.

Het uitgebreid net der hedendaagse buurtdiensten mag en moet meer dan ooit terug zijn plaats innemen naast, ja zelfs in het groot spoorweg-net.

Terugkomend op een door de heer directeur-generaal tijdens zijn toespraak naar voren gebrachte benaming « Buurtverkeer » erkende de minister dat het vervoer meer aandacht verdient en dat het voortaan niet meer zou gebeuren dat zijn rol zou verwaarloosd worden onder voorwendsel dat achterhaalde reglementen er zich tegen verzetten.

Herinnerend dat stedelijk, voorstedelijk en buurtverkeer componenten zijn van een geheel dat determinerend is voor de ruimtelijke ordening, de verdere uitbouw van onze grote agglomeraties, de vestiging van nieuwe nijverheden, moet de kwestie bestudeerd worden in het algemeen belang, los van alle particularismen.

Dergelijke definitie, besluit de minister, is mede bepalend voor de toekomstige financiële en andere verhoudingen tussen de Staat en de Maatschappijen voor gemeenschappelijk vervoer.

Wij moeten gaan naar vooraf bepaalde en wel doordachte eigentijdse stelregels, die bepalend zijn voor de toekomstige vervoerpolitiek in ons land, een politiek, die resoluut gericht is op een aangepaste infrastructuur, moderne methodes van beheer en exploitatie, degelijk gestoffeerde kaders en een sociaal gericht personeelsbeleid.

Hij eindigt met de wens dat het nieuw administratief centrum van de Nationale Maatschappij een symbool mag zijn van een vernieuwing en een nieuwe expansie voor de Nationale Maatschappij, de honderd jaar te gemoet.

De minister onthult vervolgens de gedenkplaat, die de toekomstige generaties zal herinneren aan een nieuwe mijlpaal in het reeds lange bestaan van de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen.



Minister Bertrand bewondert de gedenkplaat.

De mening van een vertegenwoordiger van het personeel over het vakantiehuis de ZONNEBLOEM

In het volgend nummer zullen wij spreken van het eerste seizoen van de « Zonnebloem ». Op het ogenblik hebben wij het genoegen u een brief ter kennis te brengen, door een vertegenwoordiger van het personeel, gericht aan de redactie van « Onze Buurtspoorwegen ».

Op het ogenblik in vakantie in deze instelling kan ik niet anders dan ten eerste voldaan zijn op elk gebied.

De directrice en het personeel zijn vriendelijk en dienstvaardig, de stemming bij de vakantiegangers is zeer goed zowel bij deze van Namen, Charleroi, Luik, Antwerpen of Brussel; in deze grote familie, hier verenigd, stellen wij een oprechte broederlijkheid vast tussen de agenten van alle gewesten.

Wij moeten de directie en het keukenpersoneel gelukwensen voor de verscheidenheid in de maaltijden evenals voor de hoedanigheid.

Wij wensen dat onze oprustgestelden, die elk jaar op vakantie gaan, deze instelling niet vergeten waar zij het voordeel genieten, de zee vlak voor zich te hebben en waar zij voor hun verplaatsing, met hun dienst- of familiekaart, gebruik kunnen maken van de tram, die langs gans de kust rijdt. Tevens is er een leeszaal, een speelzaal, twee zalen met T.V.toestel, een voor de Nederlandstaligen en een voor de Franstaligen, een lift en vooral een dienstvaardig personeel ter beschikking.

Wij zijn van mening dat onze kamaraden er goed aan doen in het begin en op het einde van het seizoen er enkele dagen te verblijven.

De andere agenten, vooral met kinderen, zullen er kunnen wandelen op de dijk, waar weinig volk is wat de kinderen toelaat te spelen en te fietsen.

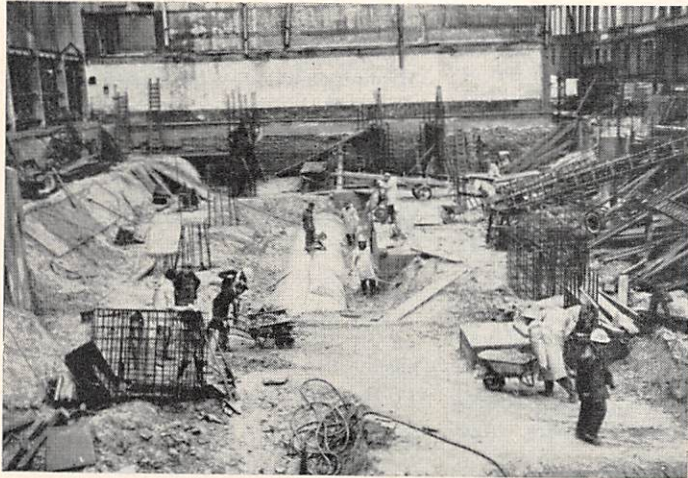
Een niet te druk strand waar elkeen zich vrij voelt en over voldoende ruimte beschikt.

Ik ben zeker dat degenen, die dit jaar hun vakantie doorgebracht hebben in de « Zonnebloem », de beste propagandisten zijn onder het personeel om het vakantiehuis van de agenten van de N.M.V.B. te doen kennen.

Het nieuw gebouw naast het Hoofdbestuur

Deze vier foto's tonen, beter dan lange beschrijvingen, de verscheidene fases van de bouwwerken.

Na de moeilijkheden, ondervonden bij het leggen van de grondvesten, werden de werken ononderbroken voortgezet sedert januari jl.



December 1965

De eerste foto, boven, werd genomen tijdens de plaatsing van de grote vergaarbak voor stookolie. De tweede foto, onder, toont het aanbrengen van de bekisting van de tweede verdieping.



Maart 1966

Op de derde foto wordt een aanvang gemaakt met het optrekken van de vijfde verdieping.

De laatste foto, genomen in het begin van oktober, toont het gebouw op zijn definitieve hoogte t.w. een tussenverdieping en zeven verdiepingen.

De stellingen, die nog een zekere tijd zullen blijven staan, zijn bestemd voor het plaatsen van de gevelementen. Zij zullen gemaakt worden uit «schokbeton» en zullen bestaan uit onderhoudsgangen en verticale platen, die de ruiten beschermen tegen de zonnestralen.

Enkele wagens kunnen op het gelijkvloers geparkeerd worden vanwaar een helling een gemakkelijke toegang verleent tot de grote parking van de kelderverdieping waar eveneens plaats voorzien is voor de verwarming, de hoogspanningskabine en de archieven.



Juni 1966

Binnen enkele maanden zullen wij speciaal de ingangshal beschrijven waar een aanzienlijke plaats voorbehouden is aan de onthaaldienst en waarvan de afwerking vooral zal verzorgd worden.

De vorm van de vensters, zeer origineel, zal een grote indruk geven aan de gevel van het gebouw, ontworpen door de architect Paul Caulier, die eveneens de ontwerper is van het complex van het nieuw college te Ottignies.



Oktober 1966

Nieuwe modellen van identificatiekaarten voor

Gewone en schoolabonnementen

Sedert 1 augustus werd de uitgifte van abonnementen geheel gereorganiseerd op nieuwe basissen als gevolg van studies opgemaakt door het Informatie Centrum (C.I) van het Hoofdbestuur.

Het bestaan van een elektronisch centrum begunstigt de hergroepering van de taken en alzo werd het probleem van de uitgifte van abonnementen herzien, gebruikmakend van de voordelen van een afzonderlijk mechanisme geplaatst op een mecanografische machine, de reproduceermachine, die toelaat gemaakte aantekeningen (onder de vorm van een streep) op de kaart, met een speciaal grafietpotlood om te zetten in overeenkomstige perforaties op de kaart zelf.

Maar alvorens over te gaan tot een uiteenzetting over de aangebrachte verbeteringen, is het van belang een kort historisch overzicht te geven van de mecanografische machines en de oorsprong van de ponskaart.

*

Men zou zich kunnen tevreden stellen op te klimmen tot 1887, bij de telling van de sterfgevallen in de stad Baltimore. Wij zijn nochtans van mening dat wij niet mogen vergeten Blaise Pascal (1623-1662), de uitvinder van de eerste rekenmachine, te vermelden. Vervolgens moeten wij een sprong doen van meer dan een eeuw, daar, in 1800, de ponskaart gekend was en gebruikt werd op de weefgetouwen volgens de principe van J.M. Jacquard, ten einde op een doorlopend patroon te kunnen weven.

Vervolgens had de Engelsman C. Babbage, in 1812 op 22 jarige ouderdom, de eerste gedachte de twee principes, deze van Pascal en Jacquard, samen te brengen in een machine, die hij echter nooit in de handel heeft kunnen brengen.

Het is nochtans op de mecanische bases van deze machine dat een Amerikaan, docteur Herman Hollerith, in dienst op het Amerikaans tellingbureau, in 1887, een systeem vond voor een gemakkelijkere en vluigere inschrijving en behandeling van de gegevens en voor het bijeenbrengen van de resultaten. Zijn systeem bestond in het ponsen van gegevens op een lang blad papier. Deze perforatie gebeurde volgens een gepland patroon t.w. elk gaatje, op een specifieke plaats, had zijn specifieke betekenis. Een speciale machine maakte het mogelijk elk gaatje te onderzoeken en elektrisch de resultaten op te tellen naar gelang het papier over de machine rolde. Later werd het blad papier door kaarten vervangen waarvan de afmetingen en de kwaliteit gestandaardiseerd waren, dit

om een gemakkelijkere behandeling en een betere duurzaamheid te bekomen.

Deze kaarten waren de voorgangers van degenen die thans worden gebruikt. Het basisprincipe is dat de gegevens, eens in geperforeerde kaarten aangebracht, altijd en overal kunnen gebruikt worden.

Later verscheen een machine uitgevonden door James Powers; aanvankelijk ook bestemd voor de tellingbureaus, werd zij nadien zoals deze van Hollerith een boekhoudkundige machine. Enkele tijd na de laatste wereldoorlog verschenen de I.B.M. machines, die door onze Maatschappij worden gebruikt, op de markt, evenals de machines Bull, in Frankrijk, gemaakt naar de gegevens van een gelijknamig Noors ingenieur.

Maar herinneren wij nu aan de verschillende elementen waarover wij tot nog toe hebben gesproken.

De ponskaart.

Het is een rechthoekige kartonnen kaart, van speciale hoedanigheid met een lengte van 18,7 cm en een breedte van 8,2 cm, die gebruikt wordt op de machines I.B.M. Zij bevat 80 kolommen; elk van hen is van boven naar onder genummerd van 0 tot 9. De perforaties zijn rechthoekig en de stand van de perforaties op de kaart bepaalt hetzij de cijfers en bijgevolg de getallen, hetzij de letters en bijgevolg de woorden. De linkerbovenhoek van de kaart is afgesneden; dat heeft enkel tot doel het automatisch klasseren van de kaarten op dezelfde wijze te verzekeren.

De ponsmachine.

Het is de eerste machine van de operationele cyclus; zij laat toe, onder de vorm van perforaties, in de kaart de elementaire gegevens van de basisdocumenten over te schrijven. De geperforeerde kaart is dus de interpretatie van dat document.

De ponsmachine is een soort schrijfmachine voorzien van ponsstiften in plaats van letters. Het is de enige handenarbeid uitgevoerd door een ponsster, die cijfers of letters typt op een klavier.

De Mark-sensing.

Hier wordt de bewerking uitgevoerd waarover sprake was bij de aanvang van het artikel. Het werd uitgevonden in 1946 en zijn voorname kenmerk is de

Afschaffing van de perforatie met de hand

vanaf het basisdocument. De elementaire gegevens worden aangeduid bij middel van strepen met een stroomgeleidend grafietpotlood.

Alzo behandeld gaat het basisdocument, dat de vorm heeft van een ponskaart, door deze machine, die dank zij de borsteltjes de strepen leest en de kaart perforeert. Dat procédé heet « MARK-SENSING ».

De mecanografische uitrusting.

Een mecanografische uitrusting is, op zijn minst, samengesteld uit drie essentiële machines :

- 1) **De ponsmachine**, waarover wij spraken;
- 2) **De sorteermachine**; zij dient om de geperforeerde kaarten automatisch te groeperen en te klasseren in een aangegeven volgorde wat het grootste voordeel is van de geperforeerde kaart; vlug geklasseerd worden **zonder tussenkomst met de hand** in om het even welke volgorde;
- 3) **De tabelleermachine**. Deze ontvangt een stel geperforeerde en gesorteerde kaarten en levert bij middel van een dubbel reken- en drukapparaat, de gewenste boekhoudkundige slottabel.

Er bestaan eveneens hulpmachines zoals :

de vertolker;
de rekenmachine;
de reproduceermachine;
de interclasseermachine.

Het is niet mogelijk deze in het kader van dat artikel te beschrijven.

Hoe werken deze machines met geperforeerde kaarten ?

Alvorens de gegevens van de kaarten te kunnen behandelen, moeten de machines de perforaties omschakelen in elektrische impulsies. Wanneer een kaart in de machine passeert, gaat elke kolom over een afzonderlijk ijzeren borsteltje. Daar waar een gaatje in de kaart is, zal het borsteltje, door het gaatje, een contact tot stand brengen met een koperen rol en alzo een elektrische impulsie van korte duur veroorzaken, die door de machine zal behandeld worden. Indien er geen gaatje in een kolom geperforeerd is, wordt geen stroomkring veroorzaakt en is er geen impulsie.

Door de rekenmachines en de uitrusting van de geperforeerde kaarten samen te voegen, bekomt men automatische rekenmachines.

Maar deze machines zijn beperkt door een opeenhoping van cijfers in de rekenmachines waarvan het aantal eveneens beperkt is.

Dat is de reden waarom de N.M. V.B. sinds oktober 1961 een electronische ordinator heeft aangekocht (Onze Buurtspoorwegen n. 97 - maart-april 1962), die uitgerust is met magnetische geheugens.

Een ordinator of « computer » is een installatie die, dank zij een programma, inlichtingen van verscheidene bronnen kan verzamelen en ze gebruiken in een geïntegreerde werk-

Dat luik waarop de gecodificeerde informatie worden aangebracht wordt M.S. kaart (Mark-Sensing) genoemd en zal teruggezonden worden naar het Informatie Centrum van de I.G. waar de machines deze kaarten automatisch zullen perforeren naar gelang de aantekeningen, door een speciaal potlood, in bepaalde kolommen.

Voegen wij eraan toe dat deze

De verlichting van de taken in de Gewestelijke Directies.

Bij de verlenging van de geldigheid van de gewone en schoolabonnementen zal het C.L., bij middel van de ordinator, overgaan tot de uitgifte van de vernieuwingsticketten voor het grootste gedeelte van de te verlengen abonnementen t.w. voor deze die aangevraagd werden vóór het sluiten van de rekening van de vorige

DE DRIE LUIKEN VAN DE ABONNEMENTSKAART

1

2

3

wijze. Deze « geselecteerde » inlichtingen worden op papier gedrukt of kunnen gestockeerd worden in « geheugens » voor later gebruik.

*

Deze herinnering aan de voornaamste machines van een mecano-grafische dienst en aan de rol van de ponskaart zal ongetwijfeld meer klaarheid brengen in de volgende uiteenzetting, die een beschrijving geeft van de drie luiken van de nieuwe abonnementskaart van het type « buurtspoorwegtarief ».

De drie luiken van de abonnementskaart.

De abonnementskaart van het type « buurtspoorwegtarief » de enige waarover wij zullen spreken, bestaat uit drie luiken onder de vorm van een verlengde kaart, hierboven afgedrukt. Het cliché werd echter verkleind, het juiste formaat is 37,4 cm op 8 cm.

Onze Gewestelijke Directies beschikken over een voorraad van dergelijke kaarten, in drie modellen, t.w.:

Het gewoon abonnement op roos karton;

Het schoolabonnement voor GANS het schooljaar op blauw karton;

Het schoolabonnement voor één van de 3 schooltrimesters op strogeel karton.

Het linkerluik (zie model, n. 1) heeft het formaat van een ponskaart en vervangt het oude gedeelte « Dienstaanduidingen ».

kaarten reeds geperforeerd, met het nummer van het abonnement en de kaartencode, geleverd worden.

Het middelste luik of kasticket (n. 2).

Dat kasticket wordt afgescheurd en in de Gewestelijke Directie bewaard. Het is een controlemiddel zowel voor de aangestelde als voor de controle-diensten, die moeten nagaan of elk afgeleverd abonnement in rekening is gebracht.

Het rechterluik of de identificatiekaart (n. 3).

Dat luik dient als identificatie-kaart en moet aan de abonnee overhandigd worden. Dat document is het bewijsstuk dat hij een abonnement heeft onderschreven. Het nieuw model streeft naar eenvormigheid inzake de plaats voor de aanduiding van de informatie betreffende de houder, de reisweg waarop het abonnement geldig is en de gebeurlijke afwijkingen. Deze documenten moeten met de meeste zorg ingevuld worden door de dienst van de Groepen, die gelast is met het opmaken van de identificatiekaarten.

De merktekens aangebracht voor het procédé « Mark-Sensing » duiden aan:

- 1) de duur en het type van het abonnement;
- 2) de gebruikte lijn volgens de nieuwe verkorte code van de lijnen;
- 3) het vertrek- en het bestemmingspunt;
- 4) het aantal lijnen waarop het abonnement geldig is.

maand. Hierdoor wordt de uitgifte van vernieuwingsticketten door de machine « National » afgeschaft.

Anderzijds, de optelling van de kasticketten rechtvaardigt de ontvangst van de aangestelde en vergemakkelijkt grotendeels de boekhouding van het uitgiftebureau. Men heeft ongetwijfeld speciale gevallen moeten voorzien zoals b.v. de terugbetaling op het bedrag der abonnementen, de terugbetaling van de waarborgen, het in beslag nemen van de waarborgen, enz...

Voor de verlenging van de abonnementen afgeleverd na de afsluiting van de maand werd de Groep in het bezit gesteld van een voorraad blanco vernieuwingsticketten waarvan zij een doorlopende inventaris houdt.

Deze nieuwe methode moet dan ook leiden tot een vermindering van de administratieve werken in de Gewestelijke Directies wat de verkoop van abonnementen betreft.

VEILIGHEID

EIST

BEGRIP

EN

SAMENWERKING

NIEUWS VAN HET HOOFDBESTUUR EN VAN ONZE EXPLOITATIEGROEPEN

GEBOORTEN

ANTWERPEN

Thomas bij de h. GOOVAERTS Lodewijk (Hombeek).
 Peter bij de h. SIEMONS Jozef (Turnhout).
 Patrick bij de h. MOONEN Roger (Merksem).
 Steven bij de h. BINON Hendrik (Ranst).
 François bij de h. WIJK Georges (Merksem).
 Christel bij de h. AERTS Frans (Hoogstraten).
 Bart bij de h. OUDERMANS Leopold (Borgerhout).
 Monique bij de h. WITTOCX Prosper (Antwerpen).
 Constance bij de h. VAN DE VLIET Leon (Mechelen).

OOST-VLAANDEREN

Patrick bij de h. MAES André (Hamme).
 Roland bij de h. MESSAGIE Leopold (St. Niklaas).
 Nico bij de h. VAN BOGAERT Pierre (Hamme).
 Christine bij de h. GOUDESEUNE Roger (Hamme).

HENEGOUWEN

Vincent bij de h. HEYNINCK Adrien (Gosselies).
 Pascal bij de h. CALLENS Etienne (Ransart).
 Frédéric bij de h. VAN HOORDE Claude (Frameries).
 Bernadette bij de h. HECTOR Emile (Anderlues).

NAMEN-LUXEMBURG

Véronique bij de h. MEURRENS Jean (Matagne-la-Petite).
 Benoît bij de h. LEGRAND Yvon (Sommière).
 Jeanine bij de h. RATY Gaston (St. Servais).

LUIK

Marie bij de h. GRAUX Léon (Glavier).
 Stany bij de h. MESOTTEN Stany (Mal).

BRABANT

Alexandra bij de h. BOGAERTS Antoon (Haacht).
 Marc bij de h. VAN AERSCHOT Remi (O.L.V. Tielt).
 Danny bij de h. VERBEYST Pierre (Beigem).
 Christa bij de h. WIJVERKENS Gustaaf (Vollezele).
 Jos bij de h. VAN LONDERSELE Pierre (Anderlecht).
 Jean-Louis bij de h. GILLE René (Nijvel).
 Nelly bij de h. D'HAESE Jean (Erpe).

LIMBURG

Aline bij de h. BIJNENS Juliaan (Kortesseem).
 Bert bij de h. CASTRO Antoine (Rekem).
 Hilde bij de h. DREESSEN Laurent (Maaseik).
 Didier bij de h. MEUWIS André (Kuringen).
 Stefan bij de h. SAELMANS Jaak (Elen).
 Martine bij de h. STEVENS Hugo (Kortesseem).
 Marianne bij de h. VANGENCK Jozef (Munsterbilzen).
 Jan bij de h. VANVINCKENROY Martin (Kortesseem).

WEST-VLAANDEREN

Karsten bij de h. GERMEYS Roger (Oostende).
 Christiaan bij de h. SIMOEN Arthur (Oostende).
 Daniël bij de h. VANDEURSEN Arsène (Knokke).
 Christophe bij de h. VERDUYN Georges (Knokke).
 Kathy bij de h. BOYDENS Hugo (Oostende).
 Pascal bij de h. DEFEVER Marcel (Stene).
 Chantal bij de h. THIEL André (Assebroek).
 Johan bij de h. BOYDENS Fernand (Kortrijk).
 Monika bij de h. D'HOOGHE Boudewijn (Menen).

HUWELIJKEN

HOOFDBESTUUR

Mej. VERSCHULDEN Liliane met de heer VAN DEN BOGAERD Jaak.

OOST-VLAANDEREN

De h. HAUWERMEIREN R. met Mej. VAN PETEGHEM
 De h. VAN DE KERCKHOVE R. met Mej. DE SCHAM-PHELAERE Nelly.
 De h. VAN DYCKE M. met Mej. DEZUTTER M.A.

HENEGOUWEN

De h. DUBOIS Guy met Mej. WATHELET Marie-José.

NAMEN-LUXEMBURG

De h. MINET Daniel met Mej. WILLEMME Claudine.

LUIK

De h. LEGOT Raymond met Mej. DEWITTE Marie.

BRABANT

De h. VIENNE Freddy met Mej. RONDENBOSCH Marie.
 De h. DERIDDER Omer met Mej. CHARLIER Marie.
 De h. LEFEVRE René met Mej. HUYSEGEMS Gerda.

WEST-VLAANDEREN

De h. WILLEMS R. met Mej. VANNIEUWENHUYSE R.
 De h. VANHECKE Marc met Mej. SARLET Annie.
 De h. DELOMBAERDE Roger met Mej. DENYS Brigitte.

ANTWERPEN

De h. RIEBERGHS René met Mej. BOCKX Flora.
 De h. VAN DEN HEURCK J. met Mej. VAN ARWEGEN
 De h. VANDENWEYER J. met Mej. STASSINET L.
 De h. BONI François met Mej. KEUTGENS Gerda.

LIMBURG

De h. RUTTEN Willy met Mej. HUYSKENS Josée.
 De h. FRANSSSEN Olivier met Mej. ALBERT Liliane.
 De h. GROVEN Florent met Mej. COSEMANS Lucienne.

OPRUSTGESTELDE AGENTEN IN DE GROEPEN

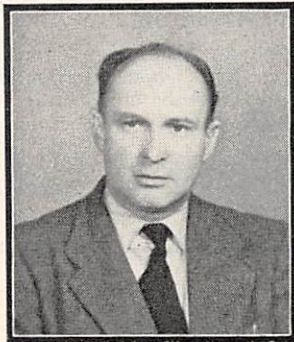
Maanden juli-augustus 1966	Dienstjaren	Groep
DE VOS J., werkmeester 1° kl.	47	Antwerpen
VAN TRICHT L., remmer	43	»
COPPENS J., gesch. werkm. 1° kl.	41	»
VERHEYEN L., el. geleider	40	»
VAN MECHELEN V., hoofdontv.	39	»
VERMEIRE K., gesch. werkman	38	»
DE BACKER L., ontvanger	36	»
CATRY A., A.B. bestuurder	46	West-Vlaand.
MAERTENS A., A.B. bestuurder	40	»
HEYNDRICKX A., ontvanger	29	»
DELEERSNIJDER A., controleur	29	»
VAN OVERBEKE J., el. geleider	20	»
ASNONG Guil., hoofdontvanger	47	Limburg
VERHEYEN J., ploegbaas	36	»
CLAES G., ontvanger	32	»
PAULS H., gesch. werkman	23	»
FESTRAETS J., hoofdontvanger	48	Brabant
HENDRICKX R., brigadier	47	»
DEWAERSEGGER C., w.m. 1° kl.	47	»
DE MAEYER J.B., el. geleider	42	»
MICHIELS F., el. geleider	42	»
CLAES L., keurwerkman	41	»
DE SCHOUWER J., ontvanger	41	»
STEPPE G., baan- en werkoverste	39	»
WAUTERS D., el. geleider	39	»
HERREMANS L., keurwerkman	39	»
HUYBRECHTS F., ontvanger	37	»
VAN DEN BROECK H., keurwerk.	37	»
VERDEYEN G., ontvanger	37	»
VAN EYLEN J., keurwerkman	36	»
FORTIER E., gesch. werkman	36	»
DE HEYN K., el. geleider	34	»
NOLET F., gesch. werkman	31	»
POKET N., half- gesch. werkman	30	»
SIMONIS J., dienstchef	45	Luik
CHABOTEAU A., el. geleider	38	»
CLAES P., el. geleider	31	»

Hoofdbestuur

HET OVERLIJDEN VAN DE HEER ROBERT DUCK INSPECTEUR BIJ HET HOOFDBESTUUR

Maandag, 5 september, vernamen wij het droeve nieuws van het schielijk overlijden, de vorige dag, van de heer Robert Duck, in de ouderdom van 55 jaar.

Onze collega, die men bijna niet zag in de burelen daar hij bestendig werkzaam was in de werkhuizen voor autobusconstructie, trad in dienst in 1930 in de Groep der beide Vlaan-



deren. In 1936 ging hij, in hoedanigheid van tekenaar, over naar de Directie T. M.; in 1945 werd hij keurder om in 1950 onderchef-controleur te worden benoemd. Vervolgens werd hij gehecht aan de Algemene Inspectie om mede te werken aan de materiele en administratieve organisatie van de magazijnen.

In april 1955 werd hij opnieuw ter beschikking gesteld van de Directie T waar hij zich bezig hield met de keuring van het koetswerk van onze autobussen. In 1960 werd hij bevorderd tot inspecteur. De keuring van autobussen brengt zware verantwoordelijkheden mee; de heer Duck was een veeleisend en gewetensvol chef, gewaardeerd door zijn oversten.

Aan zijn echtgenote en kinderen bieden wij de uitdrukking van onze oprechte deelneming.

Brabant

LANGE LOOPBANEN

Constant De Waersegger

De heer De Waersegger trad in dienst als paswerker in het werkhuis van Kessel-Lo op 22-9-1919. Op 1-5-1948 werd hij aangesteld als ploegbaas om op 1-1-1957 benoemd te worden tot meestergast 1ste kl. Op 1-1-1964 werd hij bevorderd tot werkmeester 1ste kl. met welke graad hij op rust werd gesteld.

René Hendrickx

Enkele maanden na de eerste wereldoorlog, op 13-1-1919, trad de heer R. Hendrickx in dienst in het werk-

huis van Kessel-Lo. Na de eerste jaren te hebben gewerkt aan stoomlocomotieven en spoorauto's werd hem bij het in dienststellen van de elektrische tractie de herstelling der motoren van de elektrische rijtuigen toevertrouwd.



Na een lange loopbaan werd de heer Hendrickx op rust gesteld als brigadier.

J.B. Van Malder

De heer J. B. Van Malder trad in dienst op 10-5-1919 als ontvanger te Grimbergen. In 1946 op het ogenblik dat het goederenvervoer bij de buurtspoorwegen nog een zekere bloei kende, werd hij overgeplaatst



naar de goederendienst in de Vander Meerenstraat om in 1951 de bestelingsdienst te verzekeren in de sector Grimbergen.

Sedert einde 1955 nam hij de dienst van aangestelde waar op het bureau van Grimbergen.

Antwerpen

EEN NIEUWE INTERNATIONALE AUTOBUSLIJN

Het baanvak Brasschaat-Wuustwezel werd op 23 december 1951 geëlektrificeerd zodat het mogelijk was, dank zij de elektrische tramlijn Antwerpen-Brasschaat-Wuustwezel, de Belgisch-Nederlandse grens te bereiken zonder over te stappen. Vandaar bracht een autobus van de B.B.A. de reizigers naar Breda. De reis Antwerpen-Breda duurde 1 u. 50.

(zie vervolg blz. 10)

CONTROLEUR SPEURNEUS

SPEURNEUS: Ge weet dat de « Week der Ouden van Dagen » zal plaats hebben van 13 tot 20 november en dat te dezer gelegenheid plakbrieven worden uitgehangen in onze rijtuigen. Zij zullen herinneren aan de reizigers...

ONTVANGER: ... volwassenen zowel als jongeren....

Sp.: Zeer juist, ... dat het past hun plaatsen af te staan aan ouden van dagen.

O.: Het is een mooi initiatief maar het is wenselijk dat deze sympathie gans het jaar duurt en niet één week...

Sp.: Zeker en wat dat betreft herinner ik u artikel 17bis van het Politie-reglement op de spoordiensten en artikel 18 van het Politie-reglement op de autobusdiensten, die voorschrijven dat de reizigers de **VERPLICHTING** hebben hun zitplaats af te staan aan invaliden, die moeilijk kunnen blijven recht staan, aan ouden van dagen, zieken of gebrekkigen, aan personen, die kinderen dragen en aan zwangere vrouwen.

O.: Ik denk mij te herinneren dat de personen, die kinderen dragen, en de invaliden **STEEDS VOORRANG HEBBEN OM IN DE RIJ TUIGEN TE STAPPEN.**

Sp.: Dat is juist. Ik weet dat het niet altijd gemakkelijk is voor de bestuurder, die met de rug naar de reizigers is gezeten, het politiereglement te doen toepassen.

O.: Ik begin altijd met luidop te vragen: « wilt er iemand zijn plaats afstaan voor... » en in 't algemeen voldoet deze oproep.

Sp.: Ik heb in een Duits tijdschrift gelezen dat de maatschappij voor gemeenschappelijk vervoer van Hamburg zich eveneens bij middel van plakbrieven tot de scholieren heeft gericht en onder meer het volgende vroeg:

1. Laat aan de halten eerst de oudere personen opstappen;
2. Tracht niet binnen te sluipen en duw niet;
3. Staat uw plaats af aan ouden van dagen zonder dat men het u vraagt;
4. Weest beleefd en denkt er aan dat er een dag komt waarop ook u hulp en bescherming nodig hebt.

Het is eigenaardig dat de vervoermaatschappij van Hamburg deze campagne bij de jeugd aanvatte nadat ze uitstekende resultaten had bekomen met de plakbrieven, die ter intentie van de automobilisten op de muren werden aangebracht, en waarop te lezen stond « Weest voorkomend ten opzichte van onze bestuurders. Laat hen de voorrang aan de halteplaatsen ».

Enkele dagen nadien wanneer, na een halte, de autobussen hun plaats terug wilden innemen, in de kolom van in beweging zijnde voertuigen, vertraagden de automobilisten en lieten hen door.

Met de gedeeltelijke vervanging van de elektrische diensten tussen Antwerpen en Wuustwezel, door autobussen, werd reeds vroeger een aanvang gemaakt. Maar sinds 1 oktober 1966 werden alle trams afgeschafte tussen Brasschaat en Wuustwezel.

Deze structuurhervorming heeft ons toegelaten, in samenwerking met de B.B.A., een rechtstreekse autobusverbinding Antwerpen-Breda te verzekeren. De afstand van 53 km wordt afgelegd in 1 u. 30.

OPRUSTSTELLING

Jan De Vos

De heer Jan De Vos trad op 1-9-19 in dienst als paswerker in het werkhuis van Turnhout waar hij achter-eenvolgens, op 1-1-1928, bevorderd werd tot brigadier en op 1-1-1944 tot werkmeester 2de kl. Drie jaar na-



dien volgde zijn benoeming als werkmeester 1ste kl. Op 1-1-1955 werd de heer De Vos overgeplaatst naar Merksem waar hij zijn lange en mooie loopbaan eindigde.

EERLIJKE DAAD

Agent A. Desmet, A.B. bestuurder te Merksem vond een portefeuille met ruim 4.000 F en leverde hem in op het bureel. Deze waarde kon aldus aan de rechtmatige eigenaar worden teruggegeven.

Luik

MOEDIGE DAAD

Op 31 augustus, rond 8 u. 45 stationeerde de A.B. bestuurder H. Troch van de stelplaats Bressoux, te Jupille-sur-Meuse, aan het eindpunt van de lijn Luik-Jupille-sur-Meuse.

Hij hoorde hulpgeroep en zag een vrouw met brandende kleren uit haar woning vluchten.

Onze agent bood dadelijk hulp aan het slachtoffer en slaagde erin de vlammen te doven.

Tijdens zijn tussenkomst liep onze agent brandwonden op aan de linkerhand, doch gelukkig niet erg.

Graag vermelden wij deze moedige daad.

OPRUSTSTELLING

De heer J. Simonis begon zijn loopbaan op 10 april 1921 als klerk te Luik. In 1936 werd hij klerk 1ste kl. benoemd en op 1-1-1937 volgde zijn benoeming als bureaucheef. In 1957 werd hij bevorderd tot dienstchef.

In de maand juli jl. bereikte de heer Simonis de ouderdomsgrens na een loopbaan van 45 jaar.



De heer J. Simonis.

Op vrijdag 29 juli werd deze gebeurtenis gevierd in aanwezigheid van een groot aantal weddetrekkende agenten. De heer Horne, dienstchef, herinnerde aan de loopbaan van de gevierde en wenste hem een lange en vredige rustperiode. Een prachtig geschenk werd aan de heer Simonis overhandigd wegens zijn collga's.

EERLIJKE DADEN

De agenten waarvan de namen volgen brachten geldsommen binnen gevonden tijdens hun dienst :

Stelplaats Eupen : Bong L. (100 F), Koop H. (20 F), Teller F. (50 F), en Thielen J. (700 F).

Stelplaats Luik-St. Gilles : Crisner J. (806 F), en Denis C. (14 F).

Stelplaats Omal : Lemans (62 F en 502 F).

Stelplaats Rocourt : Bosmans H. (81 F), Daenen P. (200 F), Jonas J. (120 F) en Libioulle L. (5.270 F en 135 gulden).

Stelplaats Warzée : Beugnies A. (167 F), Doemer A. (1.800 F), en Philippe L. (3.020 F).

Namen - Luxemburg

Volgende agenten brachten voorwerpen binnen gevonden tijdens hun dienst :

Poncelet G. (Namen) een portefeuille inhoudende 638 F, Mack G. (Houffalize) een portefeuille inhoudende 1.200 F, Fery J. (Havelange) een portefeuille inhoudende 1.750 F, Hubert J. (Manhay) een portefeuille inhoudende 135 F, Pousseur A. (Houffalize) een portefeuille inhoudende 301 F.

Henegouwen

R. Yernaux (Jumet) vond in de autobus een dameshandtas inhoudende belangrijke zaakpapieren en een som van 2.800 F.

De ontvangster Charles Arlette (Charleroi) vond een portemonnaie met 557 F en 3.000 lires.

Roussel A. (Charleroi) vond een mandje met 458 F.

Meurice R. (Charleroi) vond een dameshandtas bevattende twee gouden oorringen en een som van 105 F.

R. Sebille (Trazegnies) vond een tas met verscheidene voorwerpen en een bedrag van 546 F.

E. Heyman (Charleroi) vond een damesstas, die naast allerlei voorwerpen drie blanco cheques aan drager en een som van 1.067 F bevatte.

Al deze voorwerpen konden aan hun eigenaar worden terugbezorgd.

Veiligheidspremies juli - augustus 1966

GROEP ANTWERPEN

De ploegen 1, 2, 3, 5, 6, 8, 9, 10, 11, 12 en 13 ontvingen samen 3.540 F.

GROEP OOST-VLAANDEREN

De ploegen 1, 2, 3 en 6 ontvingen samen 1.512 F.

GROEP WEST-VLAANDEREN

De ploegen 1, 2, 3, 5 en 6 ontvingen samen 3.220 F.

GROEP LIMBURG

De ploegen 1, 2, 3 en 4 ontvingen samen 5.718 F.

GROEP BRABANT

De ploegen 2, 3, 4, 6, 7, 9, 10, 15, 16, 17, 18, 19, 21, 22 en 23 ontvingen samen 6.020 F.

GROEP LUIK

De ploegen 1, 2, 4, 6, 8, 10, 11 en 12 ontvingen samen 3.498 F.

GROEP HENEGOUWEN

De ploegen 1, 2, 3, 5, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 15, 16, 17, 20, 21, 22 en 23 ontvingen samen 6.545 F.

GROEP NAMEN-LUXEMBURG

De ploegen 2, 3, 4, 5, 6 en 7 ontvingen samen 3.030 F.

DE ACHT EXPLOITATIEGROEPEN ONTVINGEN DUS VOOR DE MAANDEN JULI AUGUSTUS 1966 SAMEN EEN BEDRAG VAN 37.709 FRANK AAN PREMIES.

MOOIE LOOPBANEN



H. Claes
Is in dienst getreden op 27-4-1925 en ging op rust als el. geleider te Rumst.



L. Pockelé
Trad in dienst op 30-7-1923 en eindigde zijn loopbaan als gesch. werkmán 1ste kl. te Merksem.



P. Walckiers
Begonnen op 2-11-1923 ging hij op rust als keurwerkman te Anderlecht.



F. Oris
Is in dienst getreden op 2-1-1919 en eindigde zijn loopbaan als keurwerkman te Turnhout.



A. Smeyers
Begon zijn loopbaan op 9-12-1925 en ging op rust als A.R.voerder te Mol.



J. Lebec
Is in dienst getreden op 26-7-1926 en ging op rust als controleur te Charleroi.



A. Houssier
In dienst getreden op 20-11-1918 ging hij op rust als ploegbaas te Alle s/Semois.



G. Kersten
Trad in dienst op 16-8-1921 en eindigde zijn loopbaan als keurwerkman te Luik - St. Gilles.



M. Baes
Begon zijn loopbaan op 10-2-1920 en ging op rust als A.B. bestuurder te Diksmuide.



J. Raymackers
In dienst getreden op 21-2-1927 ging hij op rust als ontvanger te Turnhout.



C. Renard
Begon zijn loopbaan op 20-8-1923 en ging op rust als controleur te Namen.



R. Robert
Trad in dienst op 1-2-1921 en werd op rust gesteld als klerk 2de kl. te Charleroi.



A. Hallet
Begonnen op 15-2-1926 eindigde hij zijn loopbaan als geleider te Charleroi.



J. Stofs
In dienst getreden op 24-11-1920 te Leuven ging hij op rust als stations-overste 1ste kl.



J. Badoux
Is in dienst getreden op 7-7-1931 en werd op rust gesteld als A.B. bestuurder te Namen.



P. Schepers
Begon zijn loopbaan op 28-7-1923 en ging op rust als ontvanger te Merksem.



D. Vermaelen
Trad in dienst op 18-11-1924 en ging op rust als el. geleider te Leuven.



R. Nachtergaele
In dienst op 9-4-1921 eindigde hij zijn lange loopbaan als meestergast 1ste kl. te Assebroek.



J. Verdickt
Is in dienst getreden op 6-8-1928 en ging op rust als A.B. bestuurder te Grimbergen.



M. Delorge
Trad in dienst op 1-10-1923 en ging op rust als ontvanger te Luik.



Ch. Faniel
Begon zijn loopbaan op 14-7-1923 en ging op rust als A.B. bestuurder te Forville.



A. Catry
Is in dienst getreden op 6-4-1920 en eindigde zijn loopbaan als A.B. bestuurder te Geluwe.



A. Chaboteau
Trad in dienst op 11-5-1921 en werd op rust gesteld als el. geleider te Luik.



P. De Dobbeleer
In dienst getreden op 1-1-1917 eindigde hij zijn loopbaan als el. geleider te Leerbeek.

Het toekomstig Verkeersmuseum

Inhoudiging van een modelstand van de Buurtspoorwegen in het spoorwegmuseum te Brussel (Noordstation)

Van 5 september tot 30 oktober heeft in het Spoorwegmuseum van het Noordstation te Brussel een tentoonstelling plaats van oud en modern spoor- en tramwagematerieel.

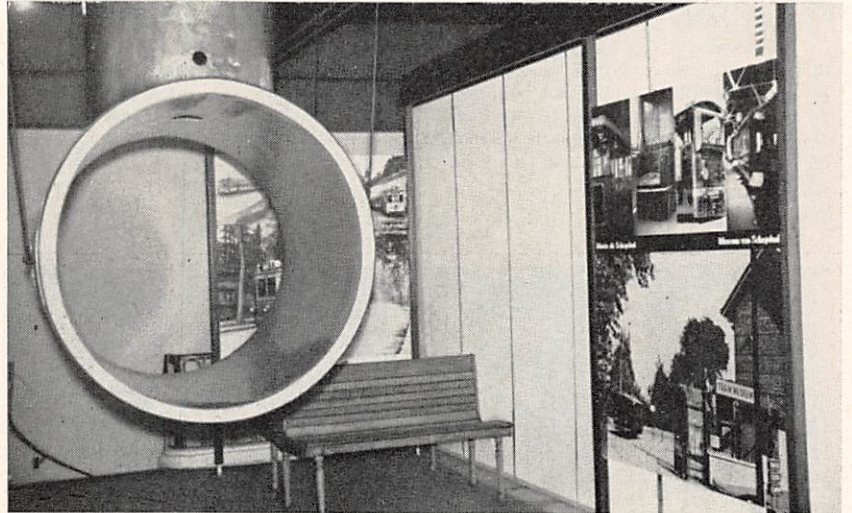
Deze tentoonstelling werd georganiseerd op initiatief van de provincie Brabant en de vereniging zonder winstbejag, die onlangs werd gevormd met het doel de oprichting en de ontwikkeling van een Verkeersmuseum te verwezenlijken.

De tentoonstelling, ingehuldigd door de Minister van Verkeerswezen, werd opgevat op drie verschillende activiteitsvlakken.

In de grote hal van het Noordstation werden tentoongesteld:

1. Een postkoets omstreeks 1840 te Parijs gebouwd en in bruikleen afgestaan door het «Museum van het Rijtuig».
2. Een paardetram in 1873 gebouwd bij Evrard te Brussel voor rekening van de Braziliaanse Tramwegmaatschappij. Dat rijtuig bediende de ringlaan, die nagenoeg overeenstemde met het huidige tracé van tramlijn 15.
3. De stoomlocomotief «De Olifant». Deze zeer nauwkeurige maquette brengt een van de locomotieven in herinnering van de inwijdingstreinen der lijn van Brussel (Groendreef) naar Mechelen in 1835.
4. De stoomlocomotief «De Belg». Het is een zeer nauwkeurige weergave van de eerste locomotief van Belgische makelij, die in 1835 door John Cockerill te Seraing werd gebouwd.

Aan het loket kan de bezoeker een ticket nemen dat hem toegang ver-



Gezicht van een der twee ingangen van de stand. We bemerken van links naar rechts een deel van de ketel van een stoomlocomotief, een bank van een tramrijtuig en aan de muur foto's van het museum van Schepdaal.

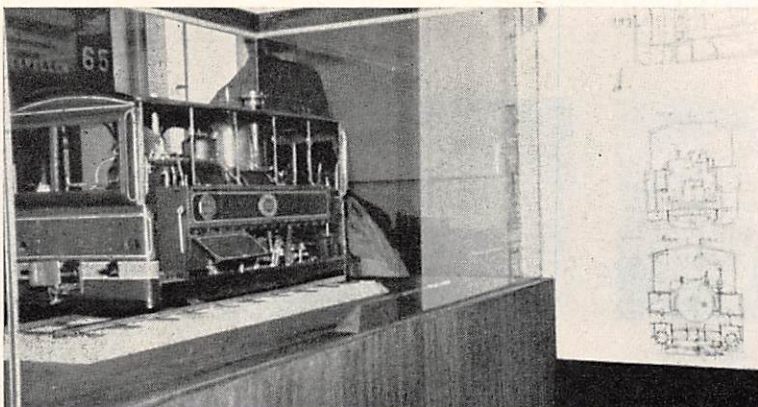
leent tot kaai n. 1 waar de koninklijke trein, gebouwd voor koning Leopold II en nog gebruikt door Albert I, gegareerd is.

Op het gebied van buurtverkeer vindt men in het Spoorwegmuseum een stand gewijd aan de Buurtspoorwegen, die ontworpen werd door de technische diensten van de provincie Brabant onder leiding van de heer Martigny, architect, en verwezenlijkt door de agenten van ons werkhuis van Kuregem met de medewerking van mejuffer Beeckman, architect.

De plaats ontbreekt ons om een beknopte beschrijving te geven van elk deel van deze stand, die een historisch overzicht geeft van de vroegere en huidige activiteiten van onze

Maatschappij. Wij zullen er nochtans op terugkomen daar, gelukkig, deze afdeling gewijd aan de Buurtspoorwegen, en die een plaats heeft gevonden op de eerste verdieping van het Spoorwegmuseum er nog lang zal blijven na 30 oktober. Wij sporen onze lezers dringend aan dat nieuw gedeelte van het museum, dat ook in de winter open is, te bezoeken.

De dag van de inhuldiging heeft geen enkel van de aanwezige journalisten het nodig gevonden deze nieuwe afdeling te bezoeken en niet een dagblad heeft er over geschreven. Het is tevens te betreuren dat de woordvoerder van de Toeristische Federatie van Brabant tijdens de persconferentie niet meer nadruk heeft gelegd op de redenen van deze bijzondere inspanning. Het beoogde doel bestond er in het publiek te bewijzen dat dank zij de opvattingen van jonge architecten en gebruikmakend van nieuwe materialen, grote foto's, verlichtingseffecten en de audio-visuele methode, het mogelijk was de voorstelling van museumstukken aantrekkelijk te maken. Het weze ons toegelaten te zeggen dat tijdens de maand augustus een zeer grote inspanning werd gedaan door de agenten van het werkhuis van Kuregem, door de diensten van de provincie Brabant en door het tekenbureau van het Hoofdbestuur. In een woord de stand van de Buurtspoorwegen in het Noordstation is een toetssteen geweest voor de organisatoren van het toekomstig Verkeersmuseum; wij zijn van mening dat het een succes is.



Een maquette van een stoomlocomotief speciaal gemaakt voor het toekomstig Verkeersmuseum.

De Toeristische Tramlijn van het Aisnedal

Een onverhoopt succes

Sinds de eerste dagen heeft een vriend van de tram, de heer De Nayer, zijn diensten aangeboden aan de T.T.A. als public relation agent. Zijn actie was onmiddellijk zeer doeltreffend maar zijn schoonste publicitaire stunt was het vervoer van twee bruidsparen, met hun gevolg, van Amonines naar Erezée. Wij zullen niet zover gaan te insinueren dat hij deze twee huwelijken heeft uitgelokt. De pers, die voor deze gelegenheid was uitgenodigd, liet zich niet onbetuigd. Drie dagen nadien verscheen in een Franstalige illustratie een reportage, die een ganse bladzijde in beslag nam en de volgende week volgde een artikel in een dagblad.

De beheerraad van de T.T.A. heeft ons de statistieken medegedeeld betreffende het eerste seizoen (2 juli tot 30 september 1966).

Het is zeker dat de meest enthousiaste leden van de T.T.A. nooit een dergelijk succes hadden durven voorzien bij de eerste algemene vergadering, gehouden vóór de opening van het seizoen.

Het comité had gehoopt dat zich gemiddeld veertig reizigers per dag zouden aangeboden hebben : er waren er ... 102 !

Zeker, er moet rekening gehouden worden dat de nieuwsgierigheid van de eerste dagen een rol heeft gespeeld en tijdens het volgend seizoen zal het misschien moeilijk zijn de resultaten van 1966 te overschrijden.

Wat er ook van zij, het onthaal voorbehouden aan het herlevend vervoer per spoorauto is meer dan sympathiek en moet de promotors aanmoedigen hun exploitatie nog te verbeteren.

SPREKENDE CIJFERS

Aantal vervoerde reizigers van 2-7 tot 30-9-1966 : 3.979.
Aantal reizen heen en terug : 143.
Doorlopen kilometer : 2.190.
Reizigers-gemiddelde per reis heen en terug : 27.



Foto dagblad La Meuse - La Lanterne.

Km-gemiddelde per reis heen en terug : 15,314 km.

Aantal exploitatiedagen : 39.

Reizigers-gemiddelde per dag : 102.

Het meest verbazende is de verhuringaanvraag ontvangen NA het seizoen. Een Brussels nijveraar, vriend van oude trams en bovendien liefhebber-cineast, betaalde duizend frank voor het recht, alleen over een spoorauto met bijwagen, voor een reis heen en terug met halten naar wens, te mogen beschikken. Alles welbeschouwd zou het ons niet verwonderen indien op zekeren dag een werkelijke producer een veel aanzienlijker bedrag zou aanbieden om dat zeldzaam vervoermiddel in een aller-mooist kader van het Aisnedal te mogen gebruiken.

Denk tijdig aan later

De ouderdom mag geen ledigheid worden

Er zijn op het ogenblik een miljoen landgenoten, die de normale pensioenleeftijd hebben overschreden en de verhouding van de bejaarde lieden verhoogt van jaar tot jaar.

Voor talrijke onder hen stelt de overgang van het actieve leven naar het pensioenstelsel problemen op psychologisch en menselijk plan.

Inderdaad de postmandaten van de pensioendiensten ruimen niet alle moeilijkheden uit de weg. Dikwijls

stelt men vast dat de werknemer, op vijftigjarige ouderdom, zijn opruststelling afwacht en wenst terwijl de zestigjarige, die zover is, er soms een hekel aan heeft.

Het komt er dus op aan deze toestand te verbeteren door de opruststelling te voorzien en er zich tijdig op voor te bereiden.

De « Week der ouden van Dagen » zal dit jaar plaats hebben van 13 tot 20 november. De organisatoren, be-

wust dat het welslagen van de *derde ouderdom* een kwestie van aanpassing is, hebben als thema van hun jaarlijkse campagne een originele « slogan » gekozen, die een kracht-idee uitdrukt :

« *Het is nooit te vroeg om aan later te denken* ».

Een vervroegde, gezonde bewustwording van de gevaren van « *deze schok van de oude dag* » is de eerste voorwaarde om hen zonder drama te overbruggen.

De jaren van « voor-oppensioenstelling », die de organisatoren van de « Week der ouden van Dagen » de pré-seniorisatie noemen vertonen menigvuldige aspecten.

HET VOORLICHTEN IN DE VRIJETIJDSEBESTEDING.

Meer aandacht besteden aan het culturele leven wat vroeger niet mogelijk was wegens tijdgebrek (musea, voordrachten, enz...).

HET VOORTZETTEN VAN EEN ZEKERE ACTIVITEIT.

Een activiteit, zelfs gedeeltelijk, verzekert het psychologisch evenwicht van de geïnteresseerden.

AANGEPASTE LICHAAMSOEFENINGEN.

Het is bewezen dat men een zittend leven moet vermijden. Van het ogenblik dat men volwassen is, moet

men de nodige tijd voorbehouden aan het beoefenen van een sporttak of een fysieke activiteit.

DE DIETETIEK.

Het is de toepassing, op elke ouderdom, van de regels van een rationele en aangepaste voeding. De oudere personen, waarvan het gewicht de normen met 20 % te boven gaat, hebben een sterftcijfer dat 17 % hoger ligt dan dat van de algemene bevolking.

Een volksgezegde beweert dat « men zijn graf delft met zijn tanden »; statistieken wijzen uit dat het overdadig eten het verouderen bespoedigt. Daarentegen kan men eveneens verkijnen indien men onvoldoende eet. Om te vermijden dat men in deze twee uitersten vervalt, moet men enkele dietische basisprincipes eerbiedigen :

— de vermindering van het verbruik van dierlijke oorsprong waarvan de overdaad zeer nadelig is;

— het verbruik van melkproducten, verse groenten en fruit vermeerderen, die in het organisme calcium, minerale zouten en onmisbare vitaminen bezorgen;

— op een algemene wijze het dieet aanpassen aan de dagelijkse activiteiten;

— in elk geval heeft men er belang bij de raadgevingen van de behandelende geneesheer te volgen.

In werkelijkheid gaat het er om nieuwe gewoonten aan te nemen op talrijke gebieden en het is daarom dat men het moet herhalen « *Het is nooit te vroeg om aan later te denken* ».

Een keurige kledij

Het dragen van een uniform heeft ten alle tijd een grote invloed uitgeoefend op de menselijke gedragingen.

Nemen wij bij voorbeeld een jonge rekrut, die dienst neemt in het leger. In zijn reiskoffer, waar hij zijn burgerkleden heeft gestopt, bewaart hij eveneens, voor twaalf maand, zijn burgerstand of indien gij verkiest zijn burgerlijke stand. Zolang hij Jef Janssens was, was het hem toegelaten uit te gaan zonder das, met een verfrommelde boord en in de bureaus, van de fabriek waar hij werkzaam was, verplichtte hem niemand eerst zijn bemodderde schoenen te kuisen. Maar in het leger is het goed en wel slechts een stamnummer te zijn tussen duizenden andere. Jef Janssens, van een uniform voorzien, moet aan zekere reglementen gehoorzamen waarvan hij het bestaan niet vermoedde in het burgerleven; de adjudant en de M.P. zijn daar om hem er aan te herinneren. Wanneer soldaat Janssens de kazerne verlaat kent niemand zijn naam, noch zijn stamnummer, maar door zijn uniform maakt hij deel uit van een geheel; door zijn gedragingen en door zijn verschijning GAAT MEN HET LEGER BEOORDELEN.

HET IS ER ENE VAN DE « TRAM ».

Indien u ooit het uniform van een kostschool of van een jeugdbeweging hebt gedragen, hebt u misschien na jaren begrepen dat het uniform, gelijk hetwelk, voor doel heeft een groep aan te duiden en de sociale verschillen uit te schakelen. Deze beschouwingen gelden voor hem, die een uniform draagt in dienst van een onderneming; door zijn uniform onderscheidt deze persoon zich van de massa, het is geen nummer, het is een postbediende, het is een politieagent, het is er ene van de « TRAM ».

De Buurtspoorwegen oefenen een belangrijke opdracht uit; het dagelijks vervoer van honderdduizenden

werknemers, die een ontvangst van meer dan 120 miljoen frank per maand vertegenwoordigen.

In dat beroep, het gemeenschappelijk vervoer, identificeert het uniform zich met het economisch aspect en de doeleinden van de onderneming.

In uniform zijn we niet meer mijnheer Ixk maar een lid en een vertegenwoordiger van een grote maatschappij voor gemeenschappelijk vervoer.

De reiziger, die een juiste inlichting wenst over het buurtverkeer van zijn streek richt zich bij voorkeur tot een agent van de Buurtspoorwegen in UNIFORM; dat vertrouwen van het publiek betekent dat wanneer we in uniform zijn we op gebied van kledij en moreel een perfecte houding moeten in acht nemen.

Wij zijn er toe verplicht ten opzichte van onze collega's en de maatschappij, die wij vertegenwoordigen.

■

De dienstkledij is gedurende de ganse diensttijd verplicht voor al de agenten, die rechtstreeks met het publiek in aanraking komen en die een opdracht van leiding, politie, controle of toezicht uitoefenen.

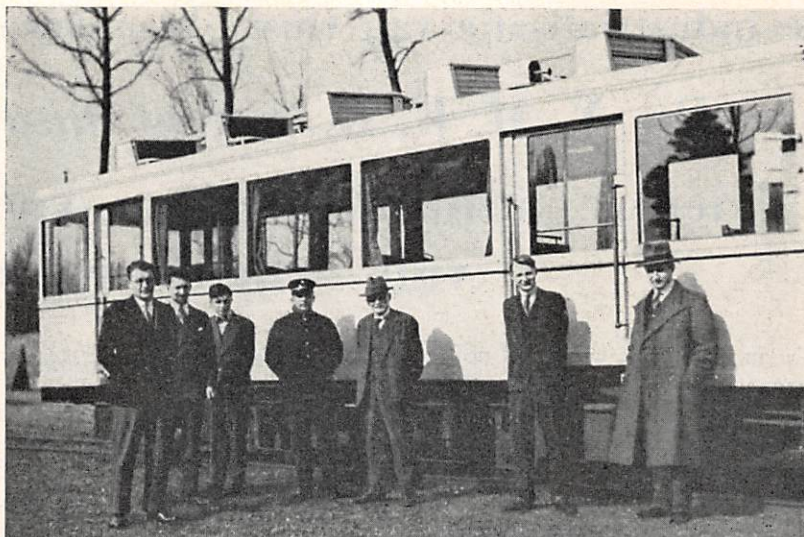
EEN ONBERISPELIJK VOORKOMEN

1. Een zuivere en niet verfrommelde boord.
2. Een donkere das. Geen halsdoek in hevige kleuren.
3. Geen ontbrekende knopen.
4. Een mooie plooi in de broek.
5. Donkere, goed gepoetste schoenen.
6. Een glad geschoren gelaat.
7. Zindelijke handen.

Uit de oude doos

Deze foto dateert van maart 1933 dus in de beginperiode van de vervanging van de stoomdiensten door spoorauto's. Hij werd inderdaad genomen tijdens de proeven met een spoorauto Minerva, met kettingoverbrenging, gebouwd in de werkhuizen van de N.M.V.B. Er werden twee dezelfde rijtuigen gemaakt, de AR 38 en 39. Deze kettingoverbrenging gaf echter geen voldoening en de twee spoorauto's werden het jaar nadien buiten dienst gesteld; het koetswerk werd omgebouwd tot de bijwagens R.L. 4 en R.L. 5, nadien tot de 19529 en 19530.

De eerste proeven met dat nieuw spoorautotype werden bijgewoond door verscheidene professoren van de Universiteit van Leuven in gezelschap van de heer Van Huffel, destijds ingenieur te Leuven en thans hoofdingenieur op de Directie T van het Hoofdbestuur.



Van links naar rechts : de professoren, Simonart, Castille en de la Vallée Poussin, vervolgens de heer Stofs, die de spoorauto bestuurde, nadien controleur werd en onlangs op rust ging. Verder de professor de la Vallée Poussin en de jonge ingenieurs van de N.M.V.B., de heren de la Vallée Poussin en Van Huffel.

DE VEILIGHEIDSWEDSTRIJD

STAND DER PLOEGEN OP 31 AUGUSTUS 1966

L U I K 4 (Personeel Omal-Verlaine)	4.199 dagen zonder ongeval
L I M B U R G 1 (Werkh. Onderhoud Hasselt)	2.876 dagen zonder ongeval
L U I K 2 (Pers. Bassenge-Oreye-Tongereren)	2.179 dagen zonder ongeval
L U I K 6 (Personeel Bressoux-Rocourt)	2.136 dagen zonder ongeval
H E N E G O U W E N 2 (W.W. La Louvière - Vl. Brig.)	2.133 dagen zonder ongeval
L U I K 12 (Werkhuis St-Gilles)	1.980 dagen zonder ongeval
L U I K 10 (Pers. Eupen-Sart-Warzée)	1.674 dagen zonder ongeval
B R A B A N T 21 (Werkhuis Kuregem)	1.371 dagen zonder ongeval
W E S T - V L A A N D E R E N 1 (Bew. Assebroek-Koekelare-Veurne-Diksmuide-Zwevezele)	1.307 dagen zonder ongeval
B R A B A N T 15 (Werkhuis Kessel-Lo)	1.288 dagen zonder ongeval
A N T W E R P E N 1 (Bew. Turnhout)	1.248 dagen zonder ongeval
A N T W E R P E N 5 (Bew. Mechelen-Heist o/d Berg)	1.234 dagen zonder ongeval
L U I K 11 (Werkhuis St. Gilles)	1.224 dagen zonder ongeval
L U I K 1 (Bew. St-Gilles)	1.148 dagen zonder ongeval
L I M B U R G 4 (Bew. Lanaken-Maaseik-Bilzen-Genk-Bree)	1.116 dagen zonder ongeval
A N T W E R P E N 6 (Bew. Mechelen (res.) Aarschot-Tremelo-Herentals)	1.096 dagen zonder ongeval
W E S T - V L A A N D E R E N 3 (Kl. Werkh. Assebroek-Diksmuide-Ieper-Kortrijk)	1.041 dagen zonder ongeval
H E N E G O U W E N 16 (Bew. Casteau-Saint Ghislain-Roisin-Quevy)	1.016 dagen zonder ongeval

Veiligheid rendeert steeds

De industrialisatie van Oost - Vlaanderen

De N. M. V. B. neemt haar voorzorgen Nieuwe autobusdiensten voor het vervoer van arbeidskrachten

De industriële ontwikkeling op de rechteroever van het kanaal Gent-Terneuzen, met inplanting van nieuwe nijverheden zoals het assemblagebedrijf Volvo, de chemische installatie Texaco, Johns Manville, Gulf Oil evenals de scheepswerven van Langerbrugge, stellen in deze

streek nieuwe eisen voor het gemeenschappelijk vervoer.

In hoofdzaak is het nochtans de inplanting van het in de pers meermaals besproken staalbedrijf « SIDMAR » (1), die de N.M.V.B. ertoe heeft aangezet om de machtiging aan te vragen tot uitbreiding van de auto-

busdienst Gent-Oostakker tot Zelzate.

De fabriek van SIDMAR zal opgericht worden op een terrein gelegen onmiddellijk ten zuiden van de gemeente Zelzate, op de rechteroever van het kanaal Gent-Terneuzen over een lengte van ongeveer 3 km en met een breedte van 2 km, dus met een oppervlakte van 600 hectaren.

Een kaaimuur van 650 m lengte zal het aanleggen van grote ertschepen mogelijk maken. De bevoorradings van de fabriek, met ijzererts, is gebaseerd op de invoer uit verscheidene, veraf gelegen streken. Dank zij de thans aan gang zijnde werken, namelijk het verbreden en het uitdiepen van het kanaal Gent-Terneuzen en de bouw van een nieuwe sluis te Terneuzen met een lengte van 290 m, een breedte van 40 m en een diepte van 13,50 m, zal het mogelijk zijn toegang te verlenen tot de kaai van SIDMAR aan schepen met een laadvermogen van 60.000 ton.

Wanneer in acht genomen wordt dat SIDMAR in 1968 3.400 arbeiders en 500 bedienden te werk zal stellen dan blijkt wel degelijk dat de N.M.V.B. is tegemoetgekomen aan een onmisbare vervoernoodwendigheid niettegenstaande moeilijkheden ingevolge niet volledig afgewerkte wegenis, enz.

Vermits SIDMAR tot nog toe vanuit Gent door *geen enkel* openbaar vervoermiddel werd aangedaan, was het voor deze firma vooralsnog niet mogelijk tot een georganiseerde aanwerving over te gaan in de stad Gent en in de randgemeenten.

Het in bedrijf nemen, op 2 mei 1966 van de openbare autobusdienst Gent-Oostakker-Zelzate, heeft derhalve voor de nijverheid een bijkomend aanwervingsgebied geopend.

Anderzijds werd de N.M.B.S. aanvullingslijn Gent (Vrijdagmarkt)-Wachtebeke door de N.M.V.B. overgenomen.

(1) Sidérurgie Maritime. In het Nederlands Maritieme Staalnijverheid.

