

onze buurtspoorwegen

Tweemaandelijks Tijdschrift

voor het Personeel van de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen

N^o 166

SEPTEMBER-
OKTOBER 1973

28ste JAARGANG

INHOUD

- 3 De rol van de N.M.V.B. in de economie van de provincie Brabant.
- 5 De voorbereiding van onze kinderen op hun studies.
- 6 Het leven van gepensioneerde.
- 12 Heerlijke tochten door Westvlaamse natuurreservaten.
- 14 De metro van Moskou.

Oude lantaarns te Boechout, gemeente bediend door onze openbare autobusdienst Antwerpen - Broechem en uitbreidingen.

(Foto E. Roels)



HET KIND IN HET VERKEER



(Via Secura)

Jaarlijks komen 250 tot 300 kinderen door een verkeersongeval om het leven en lopen er 2.000 zware verwondingen op. Statistieken tonen aan dat het verkeersongeval doodsoorzaak nr. 1 is voor de kinderen van 1 tot 14 jaar. Bij de jongeren van 15 tot 24 jaar is het ongeval doodsoorzaak in 40 % der gevallen.

De weggebruikers moeten begrijpen dat de kinderen van nature onbedachtzaam en zorgeloos zijn en dat ze recht hebben op onze bescherming, zelfs al spelen ze op de openbare weg.

Kinderen zijn ook bijzonder kwetsbare medereizigers. Daarom moeten ze bij voorkeur op de achterbank van de auto gaan zitten.

De meeste moeders verkiezen, en dat met de beste bedoelingen, het kleinste kind op de knieën te nemen, zelfs wanneer ze naast de bestuurder zitten. Dit is gewoon onverantwoord, want bij bruusk remmen of aanrijding wordt het wichtje onvermijdelijk tegen het instrumentenbord of de voorruit geslingerd.

De plaats van het kind is al evenmin op de knieën van de bestuurder.

Het is beslist niet overbodig hiertegen te waarschuwen. Meer dan één onbedachtzame vader heeft zich al laten vermurwen door het gezanik van een dreumes die absoluut op vaders knieën achter het stuur wou zitten om « autootje te rijden ».

De plaats van het kind hangt af van zijn leeftijd. Baby's liggen bij voorkeur in de armen van een volwassen persoon die zelf op de achterbank zit en een veiligheidsgordel draagt, of in een wieg die stevig vastgeriemd wordt op de achterbank om kantelen te voorkomen.

Grotere kinderen kunnen plaatsnemen in aangepaste zetels of zich bedienen van veiligheidsgordels die speciaal voor hen ontworpen zijn.

Vóór het vertrek doet u er goed aan uw kinderen op het hart te drukken niet aan het slot of de handgreep van de deuren te peuteren. Gelukkig beschikken de meeste wagens over een veiligheidsslot waarmee de deuren kunnen worden vastgezet.

Verbied uw kinderen de ruit neer te laten: ze zouden immers kunnen bezwijken aan de verleiding om buiten

het raampje te gaan hangen, wat een hoogst gevaarlijk sport is.

De auto is evenmin de plaats waar kinderen en ouders elkaar hun afhankelijkheid betuigen.

Sommige kinderen installeren zich op de achterbank van de wagen, een ideale uitkijkpost vanwaar ze een vriendelijk gezicht zetten of een lange neus maken al naar gelang hun achterliggers hen al dan niet bevallen.

Dergelijke spelletjes kunt u beter verbieden, niet alleen uit hoffelijkheids-overwegingen dan wel omdat dit « kniezitten » gevaarlijk is voor uw kleine medereiziger en het bovendien de zichtbaarheid van de bestuurder vermindert.

En, ten slotte, laat kinderen nooit alleen achter in een stilstaande wagen. Wanneer het niet anders kan, neem dan de contactsleutel mee, vergewis u ervan of de handrem stevig ingeschakeld is en prent ze goed in dat ze alles met rust moeten laten.

(Uit « Het Spoor », nr. 204, van augustus 1973.)

IN UW EIGEN BELANG

- Draag :** — uw beschermingshandschoenen
— uw veiligheidsbril
— uw veiligheidsschoenen
— uw hoofdbescherming

SLOGANS VAN DE MAAND VAN DE VEILIGHEID

November : Wees kalm en aandachtig bij al uw werkzaamheden.

December : Let op wanneer u zich verplaatst — geen overhaasting.

DE ROL VAN DE N.M.V.B. IN DE ECONOMIE VAN DE PROVINCIE BRABANT

door de h. PEERTS, groepschef van Brabant

Om de rol te situeren van de buurtspoorwegen in de economie van de provincie Brabant lijkt het ons geschikt vooreerst bondig te herinneren aan de redenen waarom de Nationale Maatschappij opgericht werd, alsmede aan de opdracht die haar door de wetgever in 1884-1885 toevertrouwd werd.

In die tijd had het spoorweginet met normale spoorwijdte reeds een lengte van 3.000 km bereikt. Ondanks deze zware inspanning bleef een groot deel van het platteland van ieder voor zijn ontwikkeling noodzakelijk vervoermiddel verstoken.

De landbouw en de industrie maakten een ernstige crisis door, voor een deel te wijten aan de afwezigheid van snelle en goedkope verbindingen. Het was bijgevolg noodzakelijk deze afgelegen gebieden in verbinding te brengen met de nationale spoorweglijnen door het tot stand brengen van een secundair net.

Daar het privé-initiatief zich weinig gehaast toonde om belangrijke kapitalen te beleggen in ondernemingen die niet rendabel zouden kunnen zijn, vertrouwde de wetgever de oprichting van een aanvullend net toe aan een nieuwe instelling: de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen.

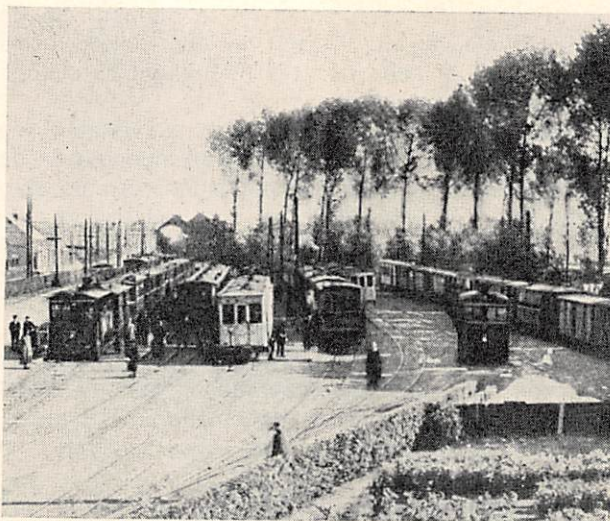
De provincie Brabant trok spoedig voordeel uit de grote bedrijvigheid, door de pas gestichte maatschappij aan de dag gelegd. In 1890, hetzij nauwelijks 5 jaar na haar stichting, waren reeds 159 km lijnen vergund of geëxploiteerd. De tractie gebeurde hoofdzakelijk door middel van locomotieven. Geleidelijk werden 436 km in 1900 en 616 km in 1910 bereikt, zodat het Brabants net weldra de ganse provincie bediende.

Overall werd de « buurtspoorwegtram » die het plattelandsleven een ander aanschijn gaf, gunstig onthaald: werklieden, bedienden en scholieren, die lange afstanden dienden af te leggen om de stad te kunnen bereiken, konden zich gemakkelijker verplaatsen; de afstand vormde geen hinderpaal meer bij het zoeken van een betrekking of school in de stad. De wekelijkse markten kenden een heropbloei: verkopers en kopers deden regelmatig beroep op het nieuwe vervoermiddel.

Zoals de promotors voorzien hadden, maakte het goederenvervoer een belangrijk deel uit van de werkzaamheden van de N.M.V.B.: ongeveer 40 % van de ontvangsten kwam van het vervoer van landbouwprodukten, kolen, hout, bouwmaterialen en goederen van allerlei aard.

Zo werd de groep Leuven, door het goederenverkeer met de spoor- en waterwegen, in zekere zin de draaischijf voor de ladingen, komende van de provincies Luik, Antwerpen en Limburg.

De lijnen van het noorden van Brabant bedienden voornamelijk, eensdeels de hoofdstad en haar agglomeratie, anderdeels Leuven. Het Waalse ge-



Deze foto van de stelplaats te Leerbeek getuigt van de bedrijvigheid die er destijds heerste: locomotieven, elektrische trams, goederenkonvoien, reizigerstreinen.

deelte van de provincie werd uitgerust met een belangrijke groep lijnen die hoofdzakelijk landbouwgebieden verbonden. Het belang van dit net voor de economie van Waals Brabant werd aangetoond door het vervoer van grote hoeveelheden suikerbieten naar de raffinaderijen en van pulp naar de boerderijen voor het voederen van het vee.

De voortdurende uitbreiding van het net en de gestadige stijging van het verkeer toonden spoedig aan hoezeer de aanleg van buurtspoorlijnen aan een noodzaak beantwoordde. Kortom, het doel was bereikt: uitgestrekte gebieden waren dank zij de « Buurtspoorwegen » voor de vooruitgang opengesteld.

Ook het westelijk gebied, met als belangrijke knooppunten de stations van Halle, Edingen en Ninove, werd van een aanvullend net voorzien, waarvan Sint-Kwintens-Lennik het middelpunt was. De noordelijke sector, waarvan de N.M.B.S.-stations van Londerzeel, Mechelen en Vilvoorde de knooppunten waren, werd bediend door de N.M.V.B.-lijnen Brussel - Wemmel, Brussel - Londerzeel en Brussel - Grimbergen - Humbeek.

In het oosten van de provincie vulden volgende verbindingen het groot spoornet aan: Haacht - Aarschot - Tienen, Tienen - St.-Truiden, Leuven - Diest, Leuven - Geldenaken.

Haacht had aansluiting met Brussel, zoals trouwens ook Leuven. De lijn Brussel - Leuven kende op haar beurt een groot succes.

Door een reisweg die geheel verschilde van deze van de axiale spoorweglijn verbond zij aan twee grote centra een aantal dorpen, die alleen maar op verbindingen wachtten om tot ontwikkeling te kunnen komen. Zij sloot aan bij de lijn naar Hamme - Mille te Vossem, overstapplaats naar Waals Brabant, Leuven en Tienen.

Het zuiden van Brabant, bediend door de N.M.B.S.-stations van 's Gravenbrakel, Nijvel, Eigenbrakel, Waver, Gembloux en Geldenaken, werd eveneens van een uitgebreid buurtspoorweginet voorzien.

Rond 1920 evenaarde de lengte van het N.M.V.B.-net dit van de Nationale Maatschappij der Belgische

Spoorwegen. Om een beeld op te hangen van de bedrijvigheid van de N.M.V.B. in deze periode, vermelden wij dat haar diensten in Brabant 23 miljoen reizigers per jaar vervoerden.

De neiging om het platteland te verlaten, de stijgende vraag naar arbeiders in de industrie en de tertiaire sector, de aantrekkingskracht van de stad verplichtten de N.M.V.B. ertoe haar net aan te passen, en door het elektrificeren van haar lijnen het reizigersvervoer te vermeerderen.

De ontwikkeling van de benzinemotor en van de dieselmotor hadden tot gevolg dat het vervoer meer langs de weg dan per spoor gebeurde. Bij gebrek aan een duidelijke reglementatie ontstonden zowat overal door particulieren geëxploiteerde autobusdiensten, die op buitensporige wijze concurreerden met de spoorlijnen.

In 1924 wenste de N.M.V.B. zich aan de nieuwe vereisten aan te passen en te dien einde vroeg en bekwam zij de toelating tot het organiseren en exploiteren van wegvervoer per automobiel.

Op de plattelandslijnen waar de elektrificering te kostelijk zou geweest zijn, werd de stoomtractie, die verouderd en door het afnemen van het goedertransport minder rendabel was geworden, vervangen door spoorauto's. Het net van Nijvel, inmiddels met dit van Brussel verbonden, werd het eerst met deze nieuwe exploitatiewijze bedacht.

Met autobusdiensten aangevuld richtte de bedrijvigheid van het buurtspoornet zich meer en meer op het vervoer van reizigers. Rond de dertiger jaren werden op het Brabantse net per jaar ca. 33 miljoen reizigers vervoerd.

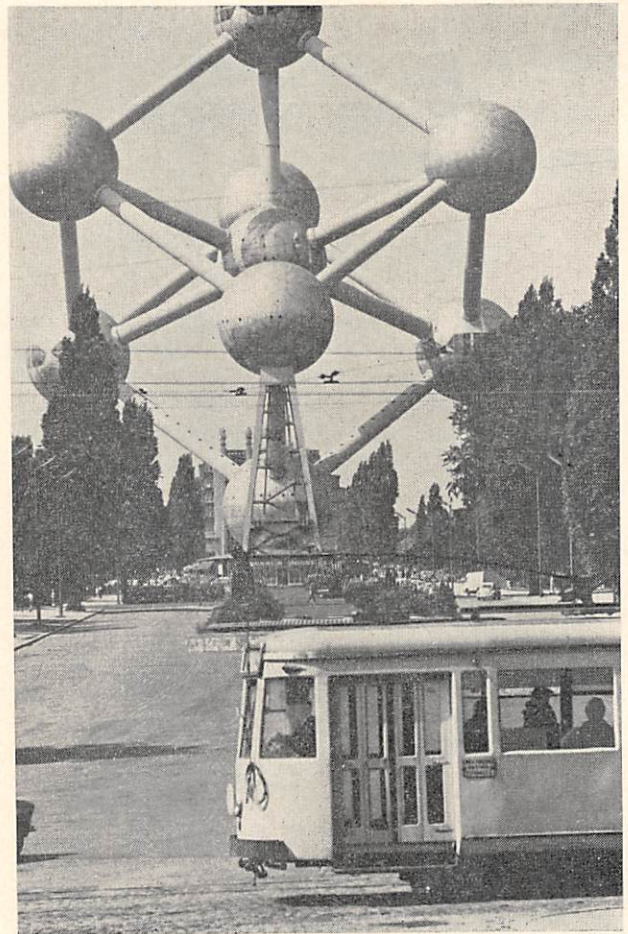
Tijdens de tweede wereldoorlog stond de N.M.V.B. voor dezelfde problemen als tijdens de eerste. Weer speelde zij haar rol door te verhelpen aan het in gebreke blijven van de grote spoorwegen, waarop de bezetter gemakkelijker beslag legde. Ondanks alle moeilijkheden en plagerijen bleef het buurtspoorwegverkeer behouden en het Brabantse net alleen vervoerde ca. 95 miljoen reizigers per jaar tijdens deze droevige periode. Dit cijfer vertegenwoordigde het drievoud van het normale vervoer en wees op een buitengewone inspanning ten dienste van de bevolking.

Op dezelfde weg werd voortgegaan gedurende de na-oorlogse periode tot 1950 met een jaarlijks vervoer van 75 à 80 miljoen reizigers. De N.M.V.B. nam aldus in belangrijke mate deel aan de economische wederopleving van de provincie.

De heropflakkerende concurrentie vanwege het privé-vervoermiddel zou weldra een nieuw hoofdstuk inluiden. Niet alleen de vrachtwagen, die het transport van huis tot huis verzekerde, had aan de N.M.V.B. het vrachtvervoer ontnomen, maar ook de toeneming van het personenautoverkeer veroorzaakte een gevoelige daling van het aantal door ons vervoerde reizigers.

De N.M.V.B. besloot toen haar spoorlijnen door beter aan de verzuchtingen van het publiek aangepaste autobuslijnen te vervangen. Het net werd hierdoor niet kleiner, wel integendeel. Meerdere uitbreidingen en varianten, mogelijk gemaakt dank zij de grotere soepelheid eigen aan autobusdiensten, bedienden afgelegde gehuchten.

Ingevolge diverse structuurhervormingen telt het



Een buurtspoorwegtram, het Atomium en het Paleis van de Heysel te Brussel.

(Foto E. Roels)

Brabants net heden ten dage nog slecht 16,7 km spoorlijnen. Zijn 49 voornaamste autobuslijnen strekken zich uit over 2.025 km. Op geheel het net hebben de N.M.V.B.-voertuigen in 1972 ca. 23,1 miljoen km afgelegd en ongeveer 63 miljoen reizigers vervoerd, waarvan 46,4 miljoen in de Brusselse sector en 16,6 miljoen in de Leuvense sector.

Om een idee te kunnen vormen van het belang van deze activiteit voor het economisch leven van het Brussels gewest, willen wij vermelden dat de openbare N.M.V.B.-diensten er dagelijks 50.500 personen die buiten de agglomeratie wonen, naartoe voeren, terwijl 19.500 reizigers gebruik maken van de stedelijke secties van de grote penetratielijnen en van de eigenlijke stedelijke lijnen. Dit betekent 140.000 reizigers die dagelijks in de agglomeratie zelf vervoerd worden.

Er zijn daarenboven nog 390 speciale autobusdiensten, die zich over een lengte van 7.790 km uitstrekken. Vooral ontworpen voor het vervoer van werklieden en scholieren beantwoorden zij aan de nieuwe behoeften in de ontwikkeling van het transportwezen.

Tijdens haar bijna 90-jarig bestaan heeft de N.M.V.B. bewezen dat zij zich aan de economische ontwikkeling en de wijzigingen van de levensvoorwaarden in het algemeen heeft kunnen aanpassen, dit zowel door haar net en exploitatie om te vormen als door de modernisering van haar materieel.

DE VOORBEREIDING VAN ONZE KINDEREN OP HUN STUDIES

De democratisering van het onderwijs, die aan de orde van de dag is, moet alle kinderen, tot welk milieu ze ook behoren, in staat stellen de studies te doen die de harmonische ontplooiing van hun persoonlijkheid bevorderen.

Sommige schikkingen kunnen getroffen of overwogen worden om onze kinderen de doeltreffende vervulling van hun taak als scholier of student te vergemakkelijken.

Het familiaal klimaat

De voorbereiding van onze kinderen op hun studies is een werk van lange duur en begint niet op het ogenblik dat zij naar de school gaan. Op 4- of 5-jarige ouderdom dragen ze reeds de stempel van hun ouders en van hun familiale omgeving.

De ouders zullen er dus voor zorgen een klimaat te scheppen waardoor de kinderen aangespoord worden veel belang te hechten aan het werk, onder al zijn gedaanten, vanaf hun jeugdige leeftijd.

Zij zullen zich vervolgens inspannen om bij hun kinderen de belangstelling te wekken voor alles wat hun persoonlijkheid kan vormen.

Zij zullen hen aanmoedigen de nodige krachtinspanningen te doen ten einde resultaten te kunnen bekomen overeenkomstig hun capaciteiten, zonder evenwel het onmogelijke te eisen.

Zij zullen hen met vriendelijk aandacht omringen en zich over hun successen verheugen, zonder evenwel eventuele tegenslagen te dramatiseren, want ongetwijfeld maken hun kinderen zich dan al voldoende zorgen.

Een goede oriëntering

Voor de goede afloop van hun studies is het van belang de kinderen te oriënteren met kennis van zaken naar de studierichting, die het best met hun vermogen, verzuchtingen, persoonlijke voorkeur, karakter, enz... overeenkomt.

Bij deze studiekeuze mag geen rekening gehouden worden met gewoonten en maatschappelijke vooroordelen. Het komt erop aan uitsluitend te denken aan de totale ontplooiing van hun persoonlijkheid.

Ieder individu moet volledig zichzelf kunnen zijn wanneer het zijn plaats in de maatschappij bekleedt. Vaak hangen zijn levenslust en geluk hiervan grotendeels af.

De ouders, de scholen en de bureaus voor beroepsoriëntatie moeten op een bepaald moment de jongeren helpen deze moeilijke keuze te maken onder de gunstigste voorwaarden.

De lichamelijke geschiktheid

Heden ten dage wordt nog te veel het belang van de lichamelijke geschiktheid van de betrokkenen verwaarloosd.

Bepaalde studies vergen immers zeer zware inspanningen die sommigen lichamelijk niet aankunnen.

Wanneer de gezondheid van het kind niet sterk genoeg is of te wensen overlaat, raadplege men een geneesheer, wiens advies nuttig kan zijn voor het vaststellen van de studiekeuze.

Tevens is ook de voeding van de kinderen tijdens hun studies een factor die dikwijls over het hoofd gezien wordt. Een gezonde en afwisselende voeding, waarbij vette, zware en te veel gesuikerde voedingswaren vermeden worden, is een waarborg voor een goede lichamelijke conditie.

Werkmethode

Indien het waar is dat de ouders de normale evolutie van de studies van hun kinderen gunstig kunnen beïnvloeden, toch wordt vaak vastgesteld dat deze laatsten niet de gepaste werkmethode hebben om de moeilijkheden, die hen wachten, aan te kunnen.

Over het algemeen ontbreekt hen dat het meest tijdens hun studies.

Men zou versteld staan over de vooruitgang die ze zouden boeken, indien ze er de gepaste werkmethode zouden op nahouden. In ieder geval zullen ze benadeeld zijn tegenover hun medeleerlingen die er zich een goede eigen hebben gemaakt.

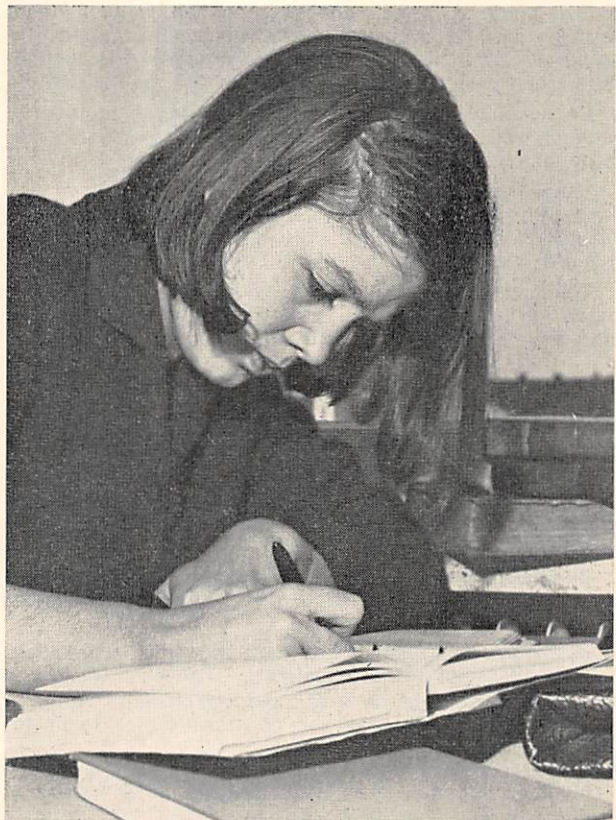
Men kan dit niet genoeg benadrukken en hopen dat de onderwijzers en professors hun tijdig zullen leren hoe ze het moeten aanpakken.

Nuttigheidshalve laten wij hier een werkplan volgen dat over het algemeen uitstekende resultaten kan opleveren, wanneer het gaat om een te bestuderen tekst:

- de tekst in zijn geheel lezen zonder ophouden;
- hem herlezen en de belangrijkste punten onderstrepen;
- een plan of korte samenvatting van de tekst maken;
- nagaan of men alles begrijpt;
- de tekst leren.

*
**

De kinderen die goed begeleid en georiënteerd werden, die in goede lichamelijke conditie verkeren en met methode werken, zijn o.i. wel voorbereid om met succes door de examens te komen.



HET LEVEN VAN GEPENSIONEERDE

« Het leven begint op 60 jaar. » Ziedaar de titel van een werk dat wij onlangs in de boekhandel zagen en dat wel enigszins bevreemdend doch zeer bemoedigend is voor onze gepensioneerden en voor degenen die het binnenkort zullen worden.

Elders hebben wij gelezen dat volgens talrijke geleerden, de gemiddelde levensduur van de mens normaal hoger dan 100 jaar zou moeten liggen. Momenteel zijn wij nog niet zover, maar de volgende generaties zullen dit wellicht meemaken.

Wat de toekomst ook moge brengen, wij moeten, wanneer wij met pensioen gaan, zoveel mogelijk van de gelegenheid gebruik maken om al de plannen, waarvan wij tijdens onze dienstjaren droomden, te realiseren.

Sommigen van onze gepensioneerden passen dit terecht toe, want zij zijn even bedrijvig of misschien nog meer dan vroeger.

Proplemen hebben zij natuurlijk wel, want wie heeft er geen! Maar ze hebben zich vlug aan hun nieuw leven kunnen aanpassen en schatten de vrijheid, waarnaar ze waarschijnlijk zolang getracht hebben, naar waarde.

Anderen daarentegen slagen er niet of zeer moeilijk in hun weg te vinden. Dit is begrijpelijk: van jongsaf werden zij omringd, geleid, onderworpen aan verplichtingen en taken die hun leven vulden. De plotse afwezigheid van verplichte activiteiten op de pensioengerechtigde leeftijd verrast hen en laat hen onthutst en zonder reactie achter.

En nochtans, tijdens hun dienstjaren waren de vakantiedagen voor hen heilig, ze waren voortdurend bezig en ze hadden steeds tijd te kort.

Vanzelfsprekend zijn alle gevallen verschillend en wij denken vooral aan degenen die door een of andere ziekte gehinderd worden en die zich spijtig genoeg voor het ogenblik, van hun geliefkoosde bezigheden verstoken zien.

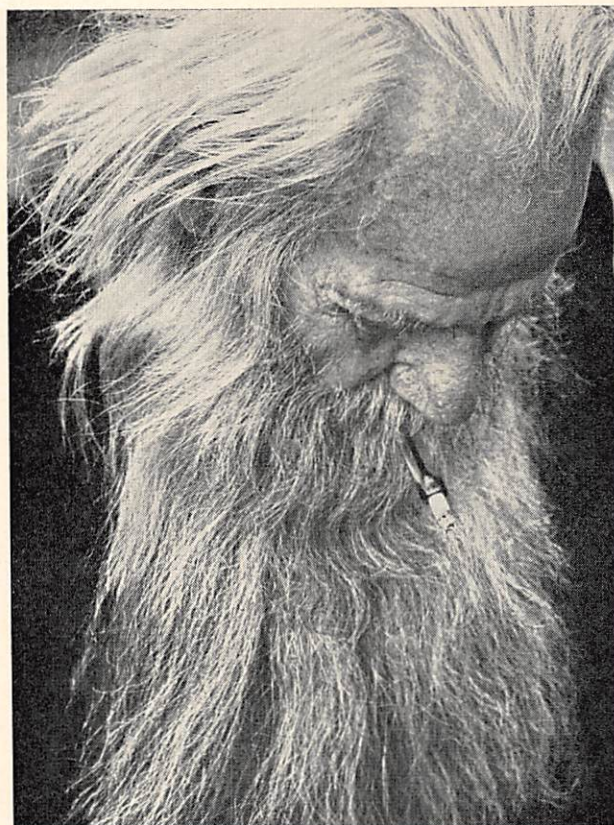
Ten behoeve van alle gepensioneerden hebben wij hierna op beknopte wijze sommige mogelijkheden beschreven die hen misschien kunnen helpen.

Het werk van gepensioneerde

Er mag vooraf niet uit het oog verloren worden dat een gepensioneerde niet verplicht is iedere winstgevende bedrijvigheid stop te zetten.

Degenen die nog een beroepsactiviteit wensen te hebben, mogen volgens de wet, *zonder voorafgaande verklaring*, uitoefenen:

- een beroepsbezigheid die zich over niet meer dan achttien dagen per jaar uitstrekt;
- een beperkte landbouw- of tuinbouwactiviteit;
- een functie van lesgever of monitor in sommige scholen;
- een mandaat bij een openbare instelling of een vereniging, opgericht met een filantropisch of liefdadig doel.



Mits voorafgaande verklaring (op formulier, model 74, aan te vragen bij het gemeentebestuur van de woonplaats) mogen zij zelfs:

— een beroepsarbeid uitoefenen in het verband van een arbeidsovereenkomst:

a) hetzij maximum 270 h per kalenderkwartaal, indien die arbeid met tijdloon (per uur, per dag, enz...) wordt vergoed;

b) hetzij bedrijfsinkomsten hebben van maximum 13.300 F per kalenderkwartaal (aan te passen aan het indexcijfer), indien de arbeid niet met tijdloon wordt vergoed (b.v. drinkgeld, op stuk, enz...).

— een beperkte beroepsarbeid uitoefenen als zelfstandige arbeider.

Degenen die hierin zouden belangstellen, raden wij nochtans aan uitvoeriger inlichtingen te vragen bij het gemeentebestuur, hun syndicale vereniging, of andere groeperingen. Het is beter al zijn voorzorgen te nemen alvorens van wal te steken. Aldus vermijdt men verrassingen of ontgoochelingen.

De bezigheden

Dient men vooreerst niet te denken aan een herverdeling van de taken, die thuis moeten vervuld worden? Kunnen de echtgenoten de werken van iedere dag niet onder elkaar verdelen? Op dit gebied zijn heel wat mogelijkheden die meestal veronachtzaamd worden. Nochtans kan de taak van de ene verlicht worden en kan de andere er baat bij vinden.

Thuis is er steeds nuttig werk te verrichten. Er is b.v. het onderhoud van het huis, van de meubels, enz... Wanneer men geen beroep hoeft te doen op ambachtsslui, zal de huishoudbegroting allicht minder hoog uitvallen.

Het knutselwerk en de bloemteelt kunnen ook eender waar en op gelijk welke wijze en moment beoefend worden.

Het tuinieren, de fruitteelt, het houden van huis- en andere dieren, voorbehouden aan degenen die over een tuin beschikken, zijn ten eerste aan te bevelen. De terugkeer tot de aarde levert vele voldoeningen en voordelen op.

Filantropische of liefdadige instellingen, evenals bonden van gepensioneerden, enz... vragen vaak de welwillende medewerking van toegewijde personen. Vele gepensioneerden zouden daar werkzaamheden kunnen vinden om hun dagen aangenaam en nuttig door te brengen.

En vergeten wij de studies niet. Op iedere leeftijd kan men kennis opdoen en bijleren. Culturele en creatieve centra treft men thans aan in vele steden en gemeenten.

Deze opsomming is verre van volledig, integendeel. Iedereen kan ze aanvullen, naar eigen smaak, verzuchtingen of mogelijkheden.

De vrijetijdsbesteding

Enorm zijn de mogelijkheden op dit gebied. Zonder er een voorrang te willen aan verlenen, laten wij hier als richtsnoer een noodzakelijkerwijze beknopte lijst volgen :

- toeristische bezoeken aan steden, monumenten en andere bezienswaardigheden van ons land;
- wandelingen door velden, in bossen, duinen, natuurreservaten, provinciale en gemeentelijke domeinen;
- marstochten;
- fietstochten;
- de visvangst;
- het bijwonen van sport- en culturele gebeurtenissen, van plaatselijke feestjes, enz...;
- het deelnemen aan vriendenfeestjes, aan de bijeenkomsten van de bonden van gepensioneerden, verenigingen, groepen, enz...;
- het bezoek aan jaarbeurzen, musea en tentoonstellingen;
- het toneel, de bioscoop, de concerten;
- samenkomsten met verwanten en vrienden;
- het bezoek aan zieken, aan huis en in klinieken;

- briefwisseling met verwanten, zieken;
- allerlei verzamelingen;
- tekenen, beeldhouwen, schilderen;
- kaarten, schaak- en damspel, alsmede talrijke gezelschapsspelen;
- televisie;
- het lezen van dagbladen, tijdschriften, boeken,
- de fotografie.

Een programma

Wij menen dat sommige gepensioneerden een goede oplossing gevonden hebben om zich aan hun nieuw bestaan aan te passen.

Sinds altijd gewend systematisch aan het werk te zijn, hebben zij de noodzaak gevoeld een regelmatig levensritme te behouden.

Zij hebben voor iedere dag van de week en de maand een programma opgesteld met de werkzaamheden die ze denken te verrichten, waarbij zelfs de vakanties niet vergeten worden, zoals in de tijd toen ze nog werknemer waren.

Aldus weten ze vooraf hoe zij hun dagen, behoudens onvoorziene omstandigheden, zullen doorbrengen. Indien de omstandigheden zich er niet toe lenen om hun programma af te werken, brengen zij genoeg scherpzinnigheid op om het schema van de oorspronkelijke uurtabel aan te passen.

Zij wisselen het werk af met bezigheden, verzetjes, uitstappen, bezoeken, samenkomsten en vermijden op dergelijke wijze de gevaren van de eentonigheid en de verveling.

Onnodig te zeggen dat alle oplossingen goed zijn voor zover zij de gepensioneerde in staat stellen volledig te genieten van zijn opruststelling.

**kontakten leggen
veiligheid scheppen**

**week van de
3^{de} LEEFTIJD**

week van 11 tot 18 nov. 73

WEEK VAN DE DERDE LEEFTIJD

De « Week van de 3^e leeftijd », die doorgaat van 11 tot 18 november 1973, is dit jaar toegespitst op het bevorderen van contacten onder de bejaarden zelf en met de andere leeftijdsgroepen.

De plotse verandering van levenswijze op het ogenblik van de opspioening versnelt het natuurlijk verschijnsel van het toenemend en onvermijdelijk verlies van de tijdens de jeugd verworven relaties.

Het aantal verdwijnende familieleden, vrienden, kennissen, collega's, medewerkers, makkers, leveranciers, cliënten en chefs vermeerdert van dag tot dag.

Vroeger zag hij dagelijks hem vertrouwde gezichten, maar nu ontmoet de bejaarde nog slechts onbekenden, vreemden en personen, die hem minder bekend zijn.

Welnu, om te slagen in uw **derde leeftijd** moet u handelen zoals de ruimtevaarders : het is van belang verbonden te blijven met een basis, contacten te onderhouden en niet afgesneden te geraken van de wereld.

Ter gelegenheid van deze « Week van de derde leeftijd » zou iedereen het volgende moeten overwegen en zich afvragen : « Wat kan ik doen om de bejaarden in de mogelijkheid te stellen het contact te behouden met al degenen die moeten blijven deel uitmaken van hun omgeving ? »

Indien elke volwassene of elke jongere een bejaarde zou opzoeken om hem tegen de eenzaamheid te behoeden, zou het probleem grotendeels opgelost zijn : het zou aanleiding kunnen geven tot een reactie met sneeuwbaaleffect, want vriendschap trekt vriendschap aan.

Praktisch komt het hierop neer : tijd vinden om de bejaarden te telefoneren, met hen te corresponderen, hen lectuur te verschaffen en bezoeken te brengen, met hen te praten, hun verplaatsingen te vergemakkelijken, enz.

Laten wij erover waken nooit de relaties met de derde leeftijd te verbreken om aldus de bejaarden meer geluk en veiligheid te bezorgen.

NIEUWS VAN HET HOOFDBESTUUR EN VAN DE EXPLOITATIEGROEPEN

Huwelijken

HOOFDBESTUUR

Helsen R. met Mej. Duffeler J.

OOST-VLAANDEREN

Van Dycke N. met Mej. Maenhout R.

HENEGOUWEN

Willem B. met Mej. Marchand M.
Gilsoul P. met Mej. Gilda G.
Semoulin M. met Mej. Priels M.-Chr.
Lhoir M. met Mej. Bossart J.
Dubois G. met Mej. Tokarski C.
Carlier A. met Mej. Carlier B.

NAMEN-LUXEMBURG

Richelle J.-P. met Mej. Bouillot M.
Maurcot J. met Mej. Bulon E.
Astgen R. met Mej. Leon P.
Restiau G. met Mej. Poncelet Ch.

LUIK

Dabée P. met Mej. Moonen M.-L.

BRABANT

Vranckx G. met Mej. Aertgeerts N.

LIMBURG

Gilissen J. met Mej. Ramaekers J.

WEST-VLAANDEREN

Inghelbrecht J. met Mej. Maertens M.-Cl.
Van Severen E. met Mej. Dobbelaere N.

Geboorten

ANTWERPEN

Bianca bij Derweduwen G. (Mechelen)
Geert bij Wevers J. (Mechelen)
Ghislain bij Nuyts R. (Brasschaat)
Bart bij Lauwerens G. (Brasschaat)
Inge bij Van den Bempt J. (Vorselaar)

OOST-VLAANDEREN

Ninnia bij Cours R. (St-Amandsberg)
Kristof bij De Neve M. (Evergem)

HENEGOUWEN

Alain bij Blocteur J. (Jumet)
Frédéric bij Hellemans R. (Montignies-le-Tilleul)
Didier bij Hernalsteen R. (Viesville)
Jocelyne bij Fleurquin A. (Boussu)
Jacqueline bij Charon A. (Nalennes)
Serge bij Gilsoul P. (Anderlues)
Eddy bij Jérémie Y. (Trivières)
Christel bij Lejeune Cl. (Courcelles)

NAMEN-LUXEMBURG

Karin bij Hubert D. (On)
Marie-France bij Piquard A. (Bleid)
David bij Massart E. (Floriffoux)
Cédric bij Dort J. (Lacuisine)

LUIK

Bart bij Bollen J. (Horpmaal)
Angélique bij Ancion A. (Latinne)
Fabian bij Grégoir H. (Holloigne)
Christine bij Hubar J. (Seny)
Laurence bij Franzen A. (Jemeppe)
Isabelle bij Plunus R. (Dolhain)

BRABANT

Sindy bij Vanzavelberg H. (Lubbeek)
Gerry bij Fiève G. (Anderlecht)
Nandy bij Heymans W. (Leerbeek)
Geert bij De Saeger P. (Schepdaal)
David bij Goessens J. (Anderlecht)
Frédéric bij Van Lul J. (Vorst-Brussel)
Dirk bij Meulemans R. (Tienen)
Geert bij Noël N. (Halle)
Sandra bij Duberti J. (Saintes)
Marc bij Liekens G. (Lasne-Chapelle-St-Lambert)
Michel bij Deridder O. (Ophain-Bois-Seigneur-Isaac)

LIMBURG

Sofie bij Castermans G. (Spouwen)

WEST-VLAANDEREN

Geneviève bij Baillieu C. (Brugge 2)
Anja bij Notredame D. (Leffinge)
Bart bij Pottelancie E. (Koekelare)
An bij Sinnaeve D. (Diksmuide)

Gepensioneerde agenten in de groepen

Maanden juli en augustus 1973

Dienstjaren

ANTWERPEN

Daniels A., AB-bestuurder-ontvanger 44
Keutgens J., meestergast 1e kl. 43
Vande Zande X., ontvanger 48
Veuken T., ontvanger 30

OOST-VLAANDEREN

Symons R., AB-bestuurder-ontv. 44
Verhoeven J., kuisvrouw 29

HENEGOUWEN

Carpentier R., gesch. werkman 1e kl. 33
Dehoux U., gesch. werkman 41
Dessilly F., gesch. werkman 42
Van Hooland A., baanwerker 47

NAMEN-LUXEMBURG

Decamp O., baanwerker 49
Janquin A., AB-bestuurder-ontv. 44
Leurquin P., AB-bestuurder ontv. 36
Massart A., moniteur 40
Pirard F., gesch. werkman 20

LUIK

Dassy F., brigadier W.W. 48
Deprez P., halfgesch. werkman 40
Merken C., bestuurder 45
Corbusier H., gesch. werkman 1e kl. 49

BRABANT

Christiaens J., el. geleider 20
Goossens J.B., ontvanger 42
Persoons J.B., gesch. werkman 48
Weyts F., gesch. werkman 1e kl. 43
Grietens A., ontvanger 46
Ameys N., el. geleider 44
Beekman L., gesch. werkman 1e kl. 33
Billiau H., gesch. werkman 31
De Vroede A., ontvanger 43
Janssens H., AB-bestuurder ontv. 40
Lejeune M., keurwerkman 44

LIMBURG

Voets G., gesch. werkman 1e kl. 46
Raymaekers B., brigadier 46

WEST-VLAANDEREN

Lycke M., AB-bestuurder-ontvanger 38
Beuten H., gesch. werkman 1e kl. 31
Vantomme G., baanwerker 40

Sterfgevallen

« Onze Buurtspoorwegen » deelt in de rouw van de families die een van hun dierbaren verloren.

AGENTEN IN DIENST

	Leef tijd
NAMEN-LUXEMBURG	
Lince H., AB-bestuurder-ontvanger	58
BRABANT	
Libotton F., AB-bestuurder-ontvanger	58

BEGUNSTIGDEN K.U.B. - K.V.I. - K.S.H.

ANTWERPEN	
Thijs A., brigadier	85
Denies L., hoofdontvanger	78
Van de Peer C., manoeuvr	74
Verschuere K., ontvanger	88
Helsen A., machinist	62
OOST-VLAANDEREN	
Otte E., ontvanger	84
Van Haver A., el. geleider	86
HENEGOUWEN	
Dubois R., machinist	71
Maquestiau L., baanwerker	74
Roch F., el. geleider	65
Dauvin M., ontvanger	62
Ghislain R., gesch. werkman 1e klas	64
Dubois R., el. geleider	69
Dupont M., ontvanger	67
NAMEN-LUXEMBURG	
Romain M., brigadier	79
BRABANT	
Danau G., el. geleider	67
Vits D., remmer	76
Leuckx T., baanwerker	87
Claevermans H., gesch. werkman 1e kl.	83
Goovaerts P., controleur	74
Caron J., AB-bestuurder	80
Nackaerts A., baanwerker	93
Coeckelberghs A., baanwerker	78
LIMBURG	
Vanderbiesen A., machinist 1e kl.	74
WEST-VLAANDEREN	
Berteloot M., stationschef 1e kl.	74
Dupuis L., gesch. werkman 1e kl.	70
Vanhove P., AB-bestuurder-ontvanger	71

ONZE BUURTSPORWEGEN

Tweemaandelijks tijdschrift voor het personeel van de N.M.V.B.

Redactie :

Wetenschapsstraat 14, 1040 Brussel
Telefoon : 11.59.90 — Toestel : 335 — P.R. 32.27

Verantwoordelijke uitgever :

L. Vanderfaeillie,
Wetenschapsstraat 14, 1040 Brussel

Hoofdbestuur

De Heer F. Humblé, eerste inspecteur, met pensioen



Het hoofdbestuur is sinds enkele maanden aan een reeks toe van ambtenaren die met pensioen gaan. In augustus was het de beurt aan de h. F. Humblé, eerste inspecteur, die spijtig genoeg momenteel niet over de gezondheid beschikt die men iedereen toewenst.

Geboren op 6-8-1908 te Rekem behaalde hij aan de Universiteit te Leuven het diploma van licentiaat in de handels- en financiële wetenschappen. Met dergelijk paspoort voor de toekomst in de hand, was de h. Humblé

voorbested om een mooie carrière te maken.

Zijn administratieve loopbaan bij de Buurtspoorwegen ving op 2-1-1938 aan. Op 1-1-1958 werd hij adjunct-adviseur, op 1-1-1961 hoofdinspecteur (o.r.) en op 1-1-1969 eerste inspecteur (nieuw regime).

Hij zou altijd aan de dienst Exploitatie verbonden blijven.

Een stuk exploitatiegeschiedenis kan dan ook mede door zijn naam opgeroepen worden.

Hij heeft zich in soms zeer moeilijke omstandigheden van zijn taak gekweten. In dit verband mag wellicht herinnerd worden aan de droevige oorlogsjaren, tijdens dewelke de h. Humblé als vertaler optrad en dikwijls de ondankbare rol van tussenpersoon tussen de Duitse overheid en de Nationale Maatschappij speelde.

Na de oorlog heeft hij de snelle uitbreiding van de openbare autobusdiensten van dichtbij meegemaakt en in goede administratieve banen geleid.

Tevens waren er de speciale autobusdiensten voor het vervoer van werklieden, scholieren, enz., welke als paddestoelen uit de grond rezen, die bijzondere inspanningen vergden.

Die drukke tijd is thans voor hem achter de rug en wij wensen de h. Humblé nog vele jaren pensioengenot en een prettig « dolce far niente ».

De Heer Willy Tasson, eerste inspecteur, ging met pensioen

Op het einde van de maand augustus 1973 ging de h. Tasson met pensioen, na 42 jaren goede en trouwe diensten aan de Nationale Maatschappij bewezen te hebben.

Hij werd op 16 februari 1931 aangevoren en begon zijn loopbaan bij « Constructie en Controle - Vast Materieel ».

Hij was houder van een diploma van technisch ingenieur, afdeling « mechanica », en van een diploma van luchtvaarttechnicus, beide behaald in 1929 aan de « Université du Travail » te Charleroi.

De kennis die hij verworven had, stelde hem in staat zich spoedig vertrouwd te maken met zijn buurtspoorwegtaak, die erin bestond het materieel te « keuren » en de verschillende problemen, die zich te dezer gelegenheid voordoen, op te lossen.

Hij werd op 22-1-1946 tot technisch inspecteur benoemd en nam de leiding waar van de dienst VM, die in 1947 gevoegd werd bij de andere twee diensten van het Hoofdbestuur voor de keuring van het materieel.

Hij werd op 1-1-1958 tot e.a. inspecteur (o.r.) bevorderd.

Sindsdien en tot zijn oppensioenstelling hield hij zich o.a. bezig met de

keuring van al het rollend materieel dat aan de Maatschappij geleverd werd. Hij verdedigde haar belangen met volharding en diplomatie.

Hij werd op 1-1-1963 hoofdinspecteur (o.r.) en op 1-1-1970 eerste inspecteur (nieuw regime), als bekroning van zijn loopbaan, tijdens dewelke zijn persoonlijkheid, zijn methodische geest, zijn correcte houding en volstreekte rechtchaptenheid ten zeerste naar waarde geschat werden.



Wij hopen dat hij voortaan ten volle zal kunnen genieten van zijn welverdiend pensioen. Wij wensen hem dit van harte toe.

Welkom aan de h. Seys die op 1-8-1973 als tijdelijk opsteller bij F/Tres in dienst trad.

Mevr. Lejeune-Pieters E., ponsster, neemt afscheid.

Oost-Vlaanderen

Wij wensen Mevr. Meert-De Meersman G. welkom, die op 1-8-1973 als klerk bij de boekhouding in dienst trad.

Luik

Overlijden van de Heer G. Jeanne, bewegingsoverste 1^e klasse



Op zondag 26 augustus II. verspreidde zich in de groep Luik een droevig nieuws: de h. Jeanne, bewegingsoverste 1^e kl. van de stelplaats te Warzée, was na een kortstondige ziekte op 63-jarige ouderdom overleden.

Hij begon zijn loopbaan in juli 1938 als ontvanger en werd in september 1941 brigadier-controleur en in januari 1944 controleur in de stelplaats van Luik (St-Gillis) benoemd.

In januari 1948 nam hij de functie waar van stelplaatsoverste 1^e kl. in de stelplaats te Warzée. Hij werd er tot bewegingsoverste 1^e kl. bevorderd op 1-1-1957.

De h. Jeanne was ridder in de Kroonorde.

In de herinnering van zijn collega's zal hij steeds voortleven als een kalm en bevoegd man met een nooit falende hartelijkheid.

MOOIE LOOPBANEN



A. De Vroede
Trad in dienst op 19-10-1930 en werd gepensioneerd als ontvanger te Leerbeek.



G. Vantomme
In dienst getreden op 11-5-1933, werd hij gepensioneerd als baanwerker te Kortrijk.



A. Van Hooland
In dienst sinds 21-12-1926, werd hij gepensioneerd als baanwerker te La Louvière.



H. Janssens
Trad in dienst op 3-5-1933 en werd gepensioneerd als AB-bestuurder-ontvanger te Anderlecht (Het Rad).



G. Voets
In dienst sinds 12-7-1927, werd hij gepensioneerd als geschoold werkman te kl. te Hasselt.



F. Weyts
Trad in dienst op 10-10-1930 en werd gepensioneerd als geschoold werkman te kl. te Kuregem.



A. Grietens
In dienst getreden op 1-6-1927, werd hij als ontvanger te Geldenaken gepensioneerd.



J.B. Deneef
Trad in dienst op 1-7-1937 en werd gepensioneerd te Anderlecht (Het Rad) als ontvanger - elektr. geleider.



O. Decamp
In dienst getreden op 22-10-1922, werd hij gepensioneerd als baanwerker te Forville.



J. Keutgens
In dienst getreden op 23-10-1930 beëindigde hij zijn loopbaan te Antwerpen als mees-tergast te kl.



F. Dessilly
Trad in dienst op 27-7-1931 en werd gepensioneerd als geschoold werkman te Bergen.



P. Deprez
In dienst sinds 8-5-1933, werd hij gepensioneerd als half geschoold werkman te Luik.



A. Carabin
Trad in dienst op 2-5-1938 en werd te Eupen als AB-bestuurder-ontvanger gepensioneerd.



X. Vande Zande
In dienst sinds 9-10-1925, werd hij te Antwerpen als ontvanger gepensioneerd.



A. Daniëls
In dienst sinds 2-7-1929, werd hij als AB-bestuurder-ontvanger te Mechelen gepensioneerd.



P. Leurquin
Trad in dienst op 12-10-1937 en werd gepensioneerd te Onoz als AB-bestuurder-ontvanger.



F. Dassy
In dienst getreden op 25-4-1925, werd hij te Luik als brigadier W.W. gepensioneerd.



A. Dropsy
Trad in dienst op 10-10-1928 en werd als bewegingsoverste 2e kl. te Marloie gepensioneerd.



Dierickx-Visschers
In dienst sinds 1-5-1929, werd hij te Assebroek als AB-bestuurder-ontvanger gepensioneerd.



M. Colin
Trad in dienst op 20-3-1933 en werd te Salzinnes als AB-bestuurder-ontvanger gepensioneerd.



J.B. Persoons
In dienst sinds 20-4-1925, werd hij te Dilbeek als geschoold werkman gepensioneerd.



M. Lycke
In dienst sinds 12-10-1934, werd hij te Koekelare als AB-bestuurder-ontvanger gepensioneerd.



B. Soetemans
Trad in dienst op 3-4-1934 en werd te Kessel-Lo als el. geleider gepensioneerd.



R. Symons
In dienst sinds 1-12-1929, werd hij te Hofstade (O-Vl.) als AB-bestuurder-ontvanger gepensioneerd.

PRIJS VAN DE HOGE RAAD VOOR VEILIGHEID, GEZONDHEID EN VERFRAAIING VAN DE WERKPLAATSEN

Ter aanmoediging van studies en opzoekingen in de strijd tegen de industriële hinder stelt het Ministerie van Tewerkstelling en Arbeid in 1973 de Prijs van de «Hoge Raad voor Veiligheid, Gezondheid en Verfraaiing van de Werkplaatsen», ter waarde van 50.000 F, ter beschikking. Die prijs is bestemd als beloning voor de uitvinder van methodes of toestellen waardoor op de arbeidsplaatsen de gevaren en ongevallen kunnen uitgeschakeld of verminderd worden die rechtstreeks of onrechtstreeks uit de industriële bedrijvigheid voortvloeien.

De mededingers moeten hun methode of toestel beschrijven in een verklarende nota in drie exemplaren, over te maken uiterlijk op 31 december 1973 aan de Voorzitter van de Hoge Raad.

Iedere persoon van Belgische nationaliteit of die in België verblijft, kan naar deze prijs mededingen.

Het reglement van de prijskamp kan bekomen worden bij het Commissariaat-generaal voor de Bevordering van de Arbeid — Ministerie van Tewerkstelling en Arbeid, Belliardstraat 53, 1040 Brussel (tel.: 02/13.40.90 - toestelnummer 22.39).

COOK'S SPOORBOEK HONDERD JAAR

Cook & Son: een naam die velen kennen, want het gaat hier om het oudste reisbureau ter wereld. In 1841 reeds werd voor het eerst in Engeland een gezelschapsreis op commerciële basis ondernomen, namelijk van Leicester naar Longborough en terug, georganiseerd door Thomas Cook (1808-1892). Hij had daarvoor beroep gedaan op de Midland Counties Railway Co, waarmee hij na zijn eerste succes een vast contract sloot.

Al spoedig werden ook buitenlandse reizen ondernomen, o.a. Europese en Amerikaanse rondreizen, zodat de oprichting van een reisbureau, die het nodige organisatie-werk zou aankanen, zich opdroeg. Aldus werd in 1873 aan de Fleet Street 107 te Londen «Thomas Cook and Son», geopend, waar in hetzelfde jaar het eerste exemplaar van «Cook's Continental Timetables and Tourist's Handbook» ontstond.

Nochtans was Cook's idee om een boekje met dienstregelingen van de treinen op het continent uit te geven niet nieuw, want in 1847 was reeds «Bradshaw's Continental Guide» gepubliceerd, een omvangrijk en onhandig boekwerk van meer dan duizend pagina's waarin tevens een hotelgids was opgenomen. Het was John Bredall, een werknemer van Cook, die de noodzaak inzag een handiger reisgids samen te stellen, die in 1873 onder de enigszins lange naam van «Cook's sheap, concise and simple guide to all the principal lines of railway, steamers and diligences on the continent of Europe» op de markt kwam. Goedkoop was de gids ongetwijfeld, namelijk één shilling. Hij telde slechts 140 bladzijden, maar naarmate meer spoorlijnen werden geopend, nam de omvang van het al dadelijk populaire boek toe. Desondanks heeft men de oorspronkelijke prijs van één shilling tot 1919 kunnen handhaven.

In 1973 verscheen hiervan een herdenkingsuitgave met een speciaal omslag en een aantal extra pagina's met reproducties uit oude edities.

Wanneer we de edities van de verschillende jaren van Cook's Spoorboek doorbladeren, wordt ons als het ware de geschiedenis van het transportwezen verteld. Het boek moest immers steeds aangepast worden ingevolge b.v. oorlogsomstandigheden, het inleggen van nieuwe vervoermiddelen, het stopzetten van diensten, de ontwikkeling van de luchtvaart, enz...

Toen enkele jaren geleden tijdens een internationale spoorwegconferentie een plan voorgelegd werd om een Europees spoorboek uit te geven, werd dit voorstel verworpen onder verwijzing naar de uitstekende diensten van Cook's «Timetable».

Het praatje van chef TRAMBUS

BESTUURDER: Het verheugt me u nu reeds terug te zien. Ik had u zo vlug niet verwacht.

TRAMBUS: Het is omdat de winter voor de deur staat, met al zijn gevaren en verantwoordelijkheden, dat ik eerst met u een praatje kom maken.

Verkoudheden, griepen, vermoeienissen kunnen u voortaan immers wel eens in het vervullen van uw taak hinderen. In dat geval een dokter raadplegen is verstandig, maar hem tevens op uw verantwoordelijkheden als bestuurder wijzen, kan een nog groter bewijs zijn van uw doorzicht. Inderdaad: weet ge dat bepaalde geneesmiddelen een invloed kunnen hebben op uw gedrag in het verkeer?

B.: Ik heb daarover al een en ander gehoord.

T.: Een enquête bij de Belgische geneesheren heeft uitgewezen dat 70% van hun patiënten gevaarlijke geneesmiddelen gebruiken en in Groot-Brittannië kwam men tot de bevinding dat er 2 miljoen automobilisten onder de invloed verkeren van geneesmiddelen, die slaperigheid of duizelingen veroorzaken.

B.: Indrukwekkende cijfers, chef, die onbetwistbaar op heel wat gevaren wijzen.

T.: De gevaren voortspruitende uit het gebruik van drugs, doping, verdovende of stimulerende middelen, narcotica, zijn over het algemeen gekend doch het is niet genoeg geweten dat sommige geneesmiddelen de reflexen, het zenuwstelsel en de scherpte van het gezicht nadelig kunnen beïnvloeden.

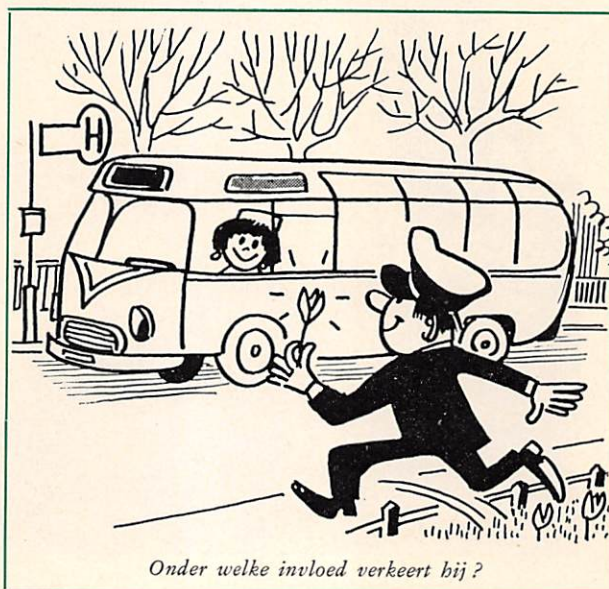
In de toekomst zal men veel meer belang gaan hechten aan de geneesmiddelen voor personen die beroepshalve een rijtuig moeten besturen en in de eerste plaats geldt dit voor bestuurders van vrachtwagens, bussen, enz.

B.: Een eerste maatregel zou misschien kunnen zijn uitgebreide informatie op de verpakking van de geneesmiddelen zelf te doen aanbrengen.

T.: Goed gezien, bestuurder. En ook radio en televisie kunnen op dit gebied nuttig werk verrichten.

Maar zover staan wij nog niet. Voor autobusbestuurders zal het in ieder geval steeds aangewezen zijn vooreerst de dokter te raadplegen, alvorens geneesmiddelen in te nemen.

B.: Ik zal het zeker doen. En ik zal niet nalaten de geneesheer erop te wijzen dat ik de ganse dag het stuur van een autobus en het leven van vele reizigers in handen heb.



Onder welke invloed verkeert hij?

HEERLIJKE TOCHTEN DOOR WESTVLAAMSE NATUURRESERVATEN

Lange tijd getint door een zekere romantiek, is het behoud van de natuur en het biologisch patrimonium vandaag niet enkel een noodzaak voor de wetenschap maar eveneens een plicht van deze nieuwe ethiek, welke men de milieubescherming noemt.

De uitrusting van het land en de stijgende invloed door de mens uitgeoefend op het natuurlijk areaal bedreigen meer en meer de laatste toevluchtsoorden van de in het wild levende dier- en plantensoorten. Het is derhalve onontbeerlijk in onze streken ten minste enkele schuilplaatsen te beveiligen, waar de rijkdommen van fauna en flora zullen overleven, enkele plaatsen uit te kiezen waar de bestendigheid van hun milieu en hun leefruimte zal gewaarborgd zijn.

Charles Héger,
Minister van Landbouw (1970).



(Foto C.G.T.)

Heilige plicht inderdaad van de bescherming van het milieu, en daarbij mag tevens een ander aspect niet uit het oog verloren worden, nl. de heerlijke belevenissen die men in de natuurreservaten kan opdoen. Om de kalmte en het natuurlijke evenwicht van deze natuurreservaten niet te verstoren, is het logisch dat men meer en meer het privé-transportmiddel in en om de reservaten begint te schuwen en men voor het aanvoeren van wandelaars en natuurvrienden nog slechts op het openbare vervoermiddel beroep wil doen.

Gemakkelijk met onze kustlijnen te bereiken zijn twee van de mooiste natuurgebieden die ons land bezit. Het gouden lint van zand dat tegen de grijsgroene zee de grens vormt van ons land en van West-Vlaanderen, eindigt in de oost- en westhoek, tegen Nederland en Frankrijk, immers telkens met een schitterende oase van vogels, bloemen en stilte.

De « Westhoek », een natuurreservaat van 340 ha, nestelt zich tussen Frankrijk en de Noordzee, de rugkerend naar de Panne en Adinkerke. Het is het enige natuurlijke kustlandschap in ons land, waar men nog in zijn geheel kan waarnemen: zeereep, buitenduinen, duinpannen en binnenduinen. Namen die praktisch niemand meer kent, omdat wij niet meer vergroeid zijn met de zee en nog alleen maar kunnen spreken van « duinen en zand ». Wie in « De Westhoek » gaat wandelen, denkt onmiddellijk dat hij in de meest zachte woestijn van de wereld terechtgekomen is. Hier zouden films met kamelen kunnen gedraaid worden, met Omar Sharif in de hoofdrol b.v. Dit natuurgebied is het rijk der absolute stilte, waar de mens alleen is met zijn meditatie, met de natuur zoals ze duizend jaar geleden was.

Aan de andere kant van ons Noordzeestrand (dat 70 % van onze toeristen opvangt), in de oosthoek, ligt « Het Zwin ». Het is een vrij reservaat, opgericht door graaf L. Lippens, onder de auspiciën van de vereniging « De Belgische Natuur- en Vogelreservaten », en bestaat 125 ha. Het gevraagde entreegeld (25 F voor volwassenen, 10 F voor kinderen beneden 12 jaar; groepen betalen minder) wordt ruimschoots vergoed door al het schone dat men er te zien krijgt.

Het natuurreservaat « Het Zwin » kan het hele jaar door bezocht worden. Niet alleen als natuurreservaat doch eveneens als historisch oord is het Zwin uiterst belangrijk. Na verzanding en inpolderingen in de vorige eeuwen is het huidige Zwin in feite een overblijfsel van de vroegere zeearm waarlangs vrij grote zeeschepen in de middeleeuwen de haven van Brugge (in die periode nog een wereldhaven) konden bereiken.

Nu nog bestaat de zeearm van het Zwin, die bij hoge springvloeden en ook onder invloed van storm, geregeld



Een luchtopname van het Zwin.

(Foto C.G.T.)

de Zwinvlakte laat overspoelen met zeewater. Aan die geregelde invloed van zeewater is het trouwens te danken dat dit reservaat zo belangrijk is op natuurhistorisch gebied.

Het beschermd gedeelte behelst het schorregebied en is gedeeltelijk op Nederlands grondgebied gelegen. Het schorregebied is voor ongeveer 3/5 van de oppervlakte opengesteld voor wandelaars-natuurlijkheidsliefhebbers. Het andere gedeelte werd volledig afgesloten voor het publiek en is, vooral dank zij deze maatregel, veruit het interessantste deel van het reservaat. Het is inderdaad daarin dat we de grootste broedkolonies aantreffen en dat we in de winterperiode de grootste concentraties overwinterende eenden en steltlopers kunnen waarnemen.

Vóór dat schorregebied, bij de ingang van het reservaat, bevindt zich het park. Daarin werden enkele vijvers en vogelkooien aangelegd waarin zich circa 110 verschillende soorten vogels bevinden. Het betreft uitsluitend inheemse vogelsoorten.

Mensen die belangstelling hebben voor vogels krijgen op die manier een enige gelegenheid om heel wat soorten, die in de natuur praktisch niet te benaderen zijn, van dichtbij te leren kennen.

West-Vlaanderen telt nog enkele andere interessante natuurreservaten, alle gemakkelijk te bereiken vanaf de kust, of vanuit Ieper of Diksmuide. (Men raadplege daartoe de « Algemene Reisgids » van de N.M.V.B.). Er is b.v. het vrije natuurreservaat « **De Doornpanne** », op het grondgebied van Oostduinkerke, dat een oppervlakte van 138 ha beslaat. Het reservaat omvat een geheel van oude begroeiende duinen en drooggevalven pannen met hier en daar beplantingen van loofhout en coniferen. Het publiek heeft vrije toe-

gang tot het reservaat met uitzondering van een gedeelte van 15 ha. Gedurende het toeristische seizoen worden iedere zaterdagmiddag geleide bezoeken ingericht.

Vanuit Nieuwpoort kan men het natuurreservaat « **De IJzermonding** » gaan bezoeken, dat grotendeels eigendom van de Staat is en gedeeltelijk een privé-reservaat, in huur door de Rijksuniversiteit te Gent. Het strekt zich uit langs de rechteroever van de IJzermonding en bevat de voor ons land enige voorbeelden van slikken en kreken, die de dagelijkse invloed van de getijden ondergaan, van schorren met zoutminnende planten en van de transitie-zone der schorre naar het duinlandschap. Geleide bezoeken worden regelmatig ingericht (conservator: de h. P. Houwen, De Blankaart, 8178 Woumen).

Op het grondgebied van de gemeenten Woumen en Merkem ligt in het hart van de poldervlakte, met een oppervlakte van 2000 ha, aan de rechteroever van de IJzer, het heerlijke privé-reservaat van 400 ha: « **De Blankaart**. »

Een ondiep, door turfonginning in het leven geroepen meer van 70 ha vormt er de kern van. Brede rietkragen, dicht struikgewas en bos omringen dit water. Hier is de aquatische flora zeer weelderig, wellicht de heerlijkste van ons land; de waterlelie ligt te dromen over de donkere diepte waaruit zij opgestegen is om tijdens de dag een ster te zijn die op het water flonkert. Er zijn ook watervogels bij de vleet in « De Blankaart » en sinds korte tijd werd er een poging gewaagd om opnieuw een broedpopulatie tot stand te brengen van de blauwe reiger, de aalscholver en de ooievaar. Het kasteel, dat bij het reservaat hoort, fungeert als conferentieoord en is de zetel van een volkshogeschool. Een

eendenkooi en een oud kasteelpark sluiten er bij aan. Regelmatig worden geleide bezoeken georganiseerd (conservator: zie hierboven « De IJzermonding »).

« **De Paelinckbeek** », op het grondgebied van de gemeente Hollebeke (niet ver van Voormezele, Ieper, de vijvers van Dikkebus en Zillebeke), is een privé-reservaat dat beheerd is door de ornithologische vereniging « De Wielewaal » en beslaat 50 ha. Het ontstaan van dit zeer mooie natuurreservaat, waaraan West-Vlaanderen dit jaar speciale aandacht schonk, is eigenlijk een gekke geschiedenis. Het volk van dijkbouwers en kanaalgravers schoot hier tekort. Vóór de eerste wereldoorlog wilde men hier namelijk een kanaal graven tussen de IJzer en de Schelde. Was de grond te weerbaarstig of konden de deskundigen het niet aan? In elk geval waren alle pogingen vruchteloos en stortte alles steeds in, ondanks grote berekeningen en voorzorgen! Ontmoedigd liet men het hele geval zo maar liggen in de grote vrije natuur en er ontstond een prachtig natuurreservaat, waarin enkele vijvers met verlandingsoevers. Beboste eilandjes dragen nog bij tot de diversiteit van dit moerassige landschap. Vroeger stond dit reservaat niet open voor het publiek, nu wel.

Er is zoveel typisch te zien in de reservaten van West-Vlaanderen, dat het zonde zou zijn in deze kustprovincie te verblijven zonder stevige wandelingen te doen in het uniek kader van de landschappen aldaar.

Wanneer u het natuurleven uit vervlogen tijden wilt observeren en meteen ook van uw respect hiervoor getuigenis wilt afleggen, dan moeten de Westvlaamse reservaten beslist eens op uw uitstapenprogramma komen.

DE METRO VAN MOSKOU

De metro van Moskou : een pijlsnel aandonderend, van station tot station voortrazend, zakelijk openbaar vervoermiddel, dat dagelijks onder de grond vijf miljoen mensen vervoert. Zeven miljoen Moskovieten, een miljoen Sovjetburgers op doorreis en nog eens een miljoen buitenlanders, die dagelijks Moskou bevolken, maken veelvuldig gebruik van dit goedkope transport.

Het leven in Moskou en de hele Sovjetunie wordt bepaald en beïnvloed door de grote ruimte, de verschrikkelijke afstanden; je moet altijd draven om je plannen te volvoeren, je kunt nooit je hele programma afwerken. Wie er geweest is kan er over meepraten.

Hoe enorm groot dit land dan eigenlijk wel is? De Sovjetunie, bestaand uit 15 Sovjetrepublieken met een autonoom bestuur, beslaat een territorium van 22,4 miljoen km² en is de grootste aaneengesloten staat ter wereld. De grootste afstand west-oost is ca. 11.000 km en van noord naar zuid ca. 5.000 km. Opvallend is, dat in dit geweldige gebied de technische planning zeer vergaand is gecentraliseerd, waardoor ervaringen van het ene gebied direct in de meest verwijderde uithoeken kunnen worden toegepast. Het is dan ook niet verwonderlijk dat er overall een « metro-politiek » wordt gevoerd.

Op het ogenblik dat men te Brussel, te Antwerpen en in andere Belgische steden leeft in het teken van de pre-metro hebben wij het nuttig geacht een en ander te vertellen over de huidige stand en de verdere ontwikkeling van de befaamde metro van Moskou, waarvan de meeste toeristen slechts de « ten-

toonstellingsstations » kennen. Kosten noch moeite werden gespaard voor de architectonische vormgeving van deze stations. Ze lijken op onderaardse paleizen of kathedralen. Pijlers van marmer, beeldhouwwerken, mozaïeken en muurschilderingen zijn aangebracht om de geschiedenis van het land levend te houden.

De laatste tijd is evenwel een ommekeer naar een meer functionele bouwwijze waar te nemen. In Moskou mag tegenwoordig aan het interieur en de vormgeving van de stations niet meer dan 2 tot 10 % van de totale bouwkosten besteed worden.

De eerste metrolijn werd ingehuldigd in 1935. Zij was 8 km lang en de werkzaamheden vergden drie jaar.

Deze onderneming werd door « westerse waarnemers » als een hopeloos avontuur bestempeld en de beroemde Engelse schrijver Herbert Wells zegde in een gesprek met Maxim Gorki, dat die geschiedenis van een metro in Moskou te gek was om los te lopen. Zijn raad : koop liever in het westen een duizendtal autobussen.

De eerste tunnel kwam met zeer primitieve middelen tot stand : houwelen, spaden, boorhamers.

In de jaren die aan de tweede wereldoorlog voorafgingen, leverde de Sovjetindustrie speciale machines voor het boren der tunnels, o.m. een motor-graafmachine, die het mogelijk maakten de bouwkosten tot een derde te herleiden.

Zelfs de oorlog kon de verdere uitbreiding van de metrowerken niet stuiten.



Tijdens dit moeilijke tijdperk werden de metrolijnen nog met 23 km verlengd; verschillende dezer lijnen lopen onder de Moskova en de Jaoeza door.

Het boren van de onderwatertunnels leverde heel wat problemen op want dikwijls overstroomden ze. Er dienden ingewikkelde methodes bij te pas te komen zoals bevrozing, het kunstmatig verwijderen van waterlagen, enz...

Op het ogenblik omvat het metronet van Moskou 156 kilometer spoor en 96 stations.

Tijdens het huidige vijfjarenplan zal er opnieuw 28 km bijkomen en het algemeen project voor de hernieuwing van Moskou voorziet een net van 320 km, wat van de metro van Moskou de grootste ter wereld zal maken.

Reeds nu houdt of dingt hij naar verschillende wereldrecords. Hij is een der snelste ter wereld : maximumsnelheid 90 km/h, gemiddelde snelheid 40 km/h.

De Moskouse metro is de goedkoopste ter wereld : 5 kopek (2,50 F ongeveer) voor gelijk welk traject.

Hij is zeer goed verlucht : de lucht wordt er om de 15 minuten ververs. Op 24 uur tijds krijgt hij 400 miljoen m³ verse lucht.

Hij functioneert van 6 uur 's morgens tot 1 uur 's nachts met nagenoeg 8.000 treinritten, die mekaar op de spitsuren om de minuut opvolgen.

De metro van Moskou is — zoals deze van Leningrad — uitgerust met roltrappen, die hun gelijke nergens hebben. Zij vervoeren de reizigers tegen een snelheid van 1 m/s naar een diepte van 65 m.

De grote diepten van de verschillende stations worden uitsluitend met roltrappen afgedaald. Liftten zoals in Londen in gebruik zijn, worden niet toegepast. De langste in de Sovjetunie in gebruik zijnde roltrap heeft een lengte van 130 m onder een hoek van 30°.

Het graven van de tunnels gebeurt nu zonder de straten open te leggen en zonder het verkeer aan de oppervlakte stop te zetten. Geperfectioneerde machines werken ondergronds en graven tunnels met een snelheid van 100 tot 450 m per maand.

In tegenstelling tot de Westeuropese metro's worden in de Sovjetunie trajecten op straatniveau of op viaducten nauwelijks aangetroffen.

De Sovjettechnici werken op het ogenblik aan de uitbouw van het metronet te Leningrad, Kiëv, Tbilissi, Bakoe en Tasjkent, evenals in het buitenland aan de metro's van Boedapest, Warschau, Praag en Helsinki.

Ter bevordering van het openbaar vervoer in de grote steden houdt men er zich aan volgende vier hoofdpunten :

- een hoge reissnelheid;
- grote frequentie der treinen;
- een eenvoudig tariefstelsel;
- goede relaties met de aansluitende verbindingen.



Bovenstaand programma wordt ook in andere landen nagestreefd. Opvallend is evenwel dat het openbaar vervoer in de Sovjetunie nog onbedreigd naar zijn ontplooiing kan streven, aangezien het particuliere vervoermiddel er niet tot dezelfde evolutie en verspreiding kwam als bij ons.

WIELERKAMPIOENSCHAP VAN BELGIË 1973 VOOR HET PERSONEEL VAN DE N.M.V.B.

Dat de ouderdom de sportmicrobe niet kan doden, bewees de deelname van Segers Victor Albert die niet-tegenstaande zijn 58 jaar overstak naar Diksmuide om er deel te nemen aan het kampioenschap van België, op 9 september laatstleden. Dat hij de beker van de oudste deelnemer in beslag nam, zal niemand verwonderen; zijn supporters lieten zich niet onbetuigd, en steunden trouwens de ouderdomsdeken door talrijke aanmoedigingspremiën.

De wedstrijd voor de personeelsleden van meer dan 35 jaar startte met een uitloper van John Torfs en Robert Van Oppre, doch tijdens de tweede ronde werden deze bijgebeend door een 10-koppig peloton. De 12 leiders bleven gegroepeerd tot de zesde ronde. Van dit ogenblik af begon Farazijn Etienne, kampioen 1972, zijn stempel te plaatsen op het koersverloop en liet zijn 11 medevluchters in de steek om de nog 5 resterende ronden alleen af te leggen.

De kampioen van 1972, Balcaen José, die intussen 36 jaar geworden is, bewees dat hij zich zeer sterk voelde door er de voorkeur aan te geven te starten in de reeks voor personeelsleden onder de 35 jaar.

Onmiddellijk kreeg de koers een levendig verloop en Allaerts J. verwezenlijkte de krachttoer, in al dat geweld, 8 ronden voorop te rijden met een voorsprong die maximum 45 seconden bedroeg.

In de negende ronde was alles te herdoen en na sporadische uitloppogingen van Crapez P. en Ramman R. was het Balcaen J., welke zich tot dat moment misstilt



Kampioen van de « categorie onder de 35 jaar » :
J. Balcaen (Kortrijk).

gehouden had, die de beslissende demarrage plaatste en alle illusies op de overwinning ontnam aan zijn mederenners om met 1' 45" voorsprong te eindigen.

UITSLAG

in de reeks « boven de 35 jaar » (23 deelnemers)

1. Farazijn E., Diksmuide.
2. Van Kerckhove E., Asse.
3. Degaspari J., Charleroi.
4. Torfs J., Merksem.
5. Deprez G., Oostende.

De schaal voor de twee best gerangschikte renners ging naar de stelplaats Merksem.

UITSLAG

in de reeks « onder de 35 jaar » (28 deelnemers)

1. Balcaen J., Kortrijk.
2. Deroose E., Destelbergen.
3. Crapez P., Quaregnon.
4. Allaerts J., O.L.V. Tielt.
5. Farazijn G., Diksmuide.

De stelplaats Assebroek behaalde de schaal voor de drie best geklasseerde deelnemers.

De wisselbeker, voorzien voor de stelplaats met de drie best gerangschikte renners in de twee koersen, kwam zoals verleden jaar toe aan de stelplaats Diksmuide.



Kampioen van de « meer dan 35-jarigen » :
E. Farazijn (Diksmuide).

EERLIJK DUURT HET LANGST

De personeelsleden, waarvan de namen volgen, hebben aan hun chef geldsommen of waardevolle voorwerpen overhandigd, gevonden tijdens hun dienst.

ANTWERPEN

Stelplaats Broechem : Van Dyck L. (2.800 F).
Stelplaats Turnhout : Van der Steen H. (1.004 F).

Stelplaats Tjalkstraat : Hofkens L. (9.160 F).

OOST-VLAANDEREN

Stelplaats Gent-St-Pieters : Tack A. (1.300 F).
Stelplaats St-Niklaas : Robberecht S. (612 F).

NAMEN-LUXEMBURG

Stelplaats Namen : Adam J. (920 F), Belgeonne C. (damesuurwerk), Colla J.-M. (zakradio).

Stelplaats Forville : Onkelinx M. (3.020 F).
Stelplaats Bouillon : Arnould M. (950 F).
Stelplaats Wellin : Collignon M. (1.558 F), Degeye A. (3.000 F).

Stelplaats Oheye : Famerée J. (1.175 F).
Stelplaats Houffalize : Mack G. (2.800 F).

LUIK

Stelplaats Bitsingen : Willems J. (451 F + depositboekje van 11.000 F), Gorissen H. (1.300 F + gouden medaille), Loos H. (1.310 F).

Stelplaats Bressoux : Horsten A. (1.560 F).

Stelplaats Eupen : Radermacker A. (603 F + 1,50 D.M.), Gazon A. (3.449 F).

Stelplaats Luik-St-Gilles : Baert C. (1.056 F), Thirion H. (3.398 F).

Stelplaats Warzée : Ringlet J. (320 F + 50 D.M. + chequeboekje).

BRABANT

Stelplaats Dilbeek : Appelmans V. (813 F + checks voor een waarde van 55 £), De Coster R. (850 F), De Roock A. (1.300 F), De Wolf H. (670 F), Evenepoel L. (3.137 F), Liberloo A. (5.942 F), Van Craenenbroeck M. (1.333 F), Vanden Driessche en Van Malleghem (10.750 F).

Stelplaats Geldenaken : Devroey M. (3.500 F).
Stelplaats Kuregem : Fromont (3.420 F).

Stelplaats Leerbeek : Hiers W. (784 F), Van den Branden (11.850 F).

Stelplaats Leuven : Cumps L. (1.420 F).

LIMBURG

Stelplaats Hasselt : Van Straelen Fr. (1.070 F).

Stelplaats Maaseik : Hensels T. (560 F), Coenen T. (4.000 F).

Stelplaats Tongeren : Debrus R. (6.450 F), Bouveroux L. (dameshandtas + 830 F).

WEST-VLAANDEREN

Stelplaats Assebroek : Vandenberghe F. (523 F), Timmerman R. (834 F), Dumon J.P. (2.500 F), Wildemeersch H. (tas met 420 F).

Stelplaats Oostende : Loncke A. (dameshandtas + 85 £ + fototoestel), Debaets J. (handtas + 600 F), Vanhofstraeten K. (brieventas + 31.980 F), Loncke A. (handtas + 1.635 F), Billiouw D. (brieventas + 480 F), Gunst E. (brieventas + 1.100 F), Rosselle L. (handtas + 3.800 F), Vanhinsberg R. (fototoestel), Strubbe M. (valies met kledingstukken), Defevere S. (brieventas + 1.800 F), De Vos D. (handtas + 552 F), Major C. (516 F), Bouve P. (862 F), Vancouillie R. (brieventas + 1.910 F), Vandevelde R. (fototoestel), Schreurs M. (handtas + 508 F), Mestdagh N. (handtas + 9.082 F), Gaerdelen J.P. (fototoestel), Demets F. (dameshandtas + 5.448 F), Rosselle L. (brieventas + 1.720 F), Vandembroucke R. (geldbeurs + 1.455 F), Rosselle L. (jas + 30 gulden + 25 £), Germeys R. (boekentas + 315 F), Van Hee W. (brieventas + 500 F), Goes F. (brieventas + 444 F), Vervaecke A. (brieventas + 590 F).

Stelplaats Knokke : Schuermans F. (fototoestel + 25 £), Devinck J. (65 £).

Stelplaats De Panne : Pauwels J.P. (handtas + papieren + 1.663 F).