

onze buurtspoorwegen

Tweemaandelijks Tijdschrift

voor het Personeel van de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen

N° 172

SEPTEMBER-
OKTOBER 1974

29° JAARGANG

INHOUD

- 2 De stoomtram.
- 4 Geschiedenis van het geld.
- 6 De winter nadert.
- 13 25^e week van de 3^e leeftijd.
- 14 Herfstwandeling.
- 16 De telefoon.

Verschillende onzer openbare autobusdiensten rijden langs het Maarschalk Fochplein te Leuven, waar men een goede kijk heeft op verschillende historische monumenten van de stad.

(Foto E. Roels)





DE STOOMTRAM

door Jean FIVET

Tijdens de voorgaande eeuw werden de postwagens voordelig vervangen door de spoorwegen over de grote afstanden. De vooruitgang moest evenwel ook ten goede komen aan minder bevoordeelde plaatsen. De aanleg van spoorlijnen met kleine spoorbreedte werd derhalve beslist. En zo verscheen in onze dorpen de stoomtram die de voertuigen met paardetractie opvolgde.

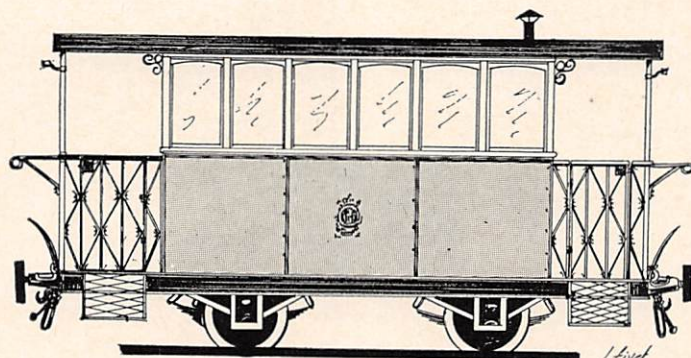
Aan de oude stoomtram mogen wel enkele lijnen gewijd worden want verschillende generaties postmannen hebben hem dagelijks aan allerlei haltepunten opgewacht om postzendingen te overhandigen of te ontvangen; hij maakte bovendien een typisch en belangrijk bestanddeel uit van het leven van onze grootouders.

*
*
*

De locomotief had twee stuurplaatsen. Een voor de mecanicien en een voor de chauffeur. Ze bolde in twee richtingen en de mecanicien kon plaats nemen naast de chauffeur.

Ieder konvooi was samengesteld uit een locomotief, drie rijtuigen voor reizigers en een pakwagen.

De reizigers hadden toegang tot de rijtuigen langs platformen die zich vooraan en achteraan ieder aanhangrijtuig bevonden. Men moest langs een schuif-



Een reizigersrijtuig.

deur naar binnen waar zich aan weerszijden van een middengang acht banken voor 2 personen bevonden die twee aan twee tegenover elkaar opgesteld stonden. Er waren in totaal 32 zitplaatsen. Bij grote drukte mochten de reizigers ook rechtstaan op de platformen. De voorste waren niet aan te bevelen omdat er onvermijdelijk sintelstofjes in de ogen, in het haar of op de kleren terecht kwamen.

Een ontvanger met een leren geldtas, zoals de kwitantielopers en de bestellers er een dragen, liep de rijtuigen door om de kaartjes na te zien of af te leveren. Deze ontvanger vervulde ook de functie van treinchef. Aan iedere halte hield hij het in- en uitstappen der reizigers in het oog en gaf hij aan de machinist het vertreksein door middel van een klein koperen trompetje dat aan de riem van zijn geldtas hing. Later werd dit trompetje vervangen door een fluitje. De ontvanger moest ook de wissels op 't spoor verzetten wanneer die voorkwamen. Wanneer hij ermee gedaan had, sprong hij op het laatste platform van de rijdende tram. Hoeveel jongeren hebben niet, zoals ik, ervan gedroomd eens tramontvanger te worden, terwijl zij zijn handigheid bewonderden.

Ieder rijtuig was uitgerust met een blokrem, aan te draaien met een zwengel, die zich op een der platformen bevond. Deze remmen waren bestemd om zo nodig de remming van de locomotief te versterken. Wanneer het konvooi een sterke en lange helling naderde, haastte de ontvanger zich om de zwengel met grote armbewegingen aan te draaien.

Tijdens de wintermaanden werden in ieder rijtuig twee banken weggenomen om plaats te maken voor een kleine kolomkachel, vastgeklonken aan een dikke ijzeren plaat, en voor een kolenbak. De ontvanger moest dan in 't voorbijgaan ook de kachel vullen en het vuur aanwakkeren. Alles gebeurde in familie in die goeie oude trams zodat het dikwijls voorviel dat een dagelijkse gebruiker zelf de pook of de kolenschup hanteerde.

De ontvanger moest ook zorg dragen voor de petroleumlampen die in ieder rijtuig hingen. Later werd de elektrische verlichting aangebracht zodat hem dat bespaard werd.

Het personeel op deze trams was zoals de reizigers afkomstig van de dorpen bediend door de lijn. Dus kende iedereen mekaar en werd men aangesproken met zijn voornaam of zijn toenaam. Die familiariteit lag soms aan de basis van de ontredde- ring van de dienstregeling. Inderdaad, wanneer de tram ergens stopte om de machinist toe te laten in de gauwte thuis een tas te drinken of wanneer elders een reiziger bij een familielid in 't voorbijrijden een pakje moest afgeven, was het dikwijls onmogelijk de opgelopen vertraging in te lopen. Niemand dacht eraan zich hierover te beklagen want iedereen deed hetzelfde bij gelegenheid. Onze voorouders wisten trouwens tijd te vinden om te leven.

De stoomtram gaf ook aan de mensen van bij ons de gelegenheid iemand een poets te bakken of een of andere plezierige grap uit te halen. Hoevele malen bij voorbeeld is het niet gebeurd dat enkele spuiters gebruik maakten van een ogenblik van onoplettend- heid van de treinchef om de remmen van ieder rijtuig aan te draaien wanneer de kleine locomotief zich klaar maakte een helling op te rijden. Dat was te veel voor de kleine machine die onderweg stilviel. Ze moest zich dan terug in gang trekken nadat de ont- vanger de remmen had losgedraaid en soms de oren had getrokken van een bengel die zich misschien niets anders te verwijten had dan zich te dicht bij een zwengel te bevinden.

Een andere grap bij voorbeeld werd geregeld uitgehaald op de lijn Namen - St-Gérard. Aan de halte te Lesves-les-Anges moest op een aansluiting met een tram uit Bioul gewacht worden en een ont- vanger nam de gelegenheid te baat om zijn « drup- pelke » in een dichtbijgelegen herberg te gaan drinken. De machinisten zetten dan zelf het sein op groen, de tram vertrok zonder de ontvanger en reed enkele tientallen meters verder alvorens de ontvan- ger op te wachten. De gefopte vloog de herberg uit, liep langs het spoor, sprong op het platform van het laatste rijtuig en riep tot de machinisten : « On còp, mais nin deux savo ». (Eenmaal, maar geen tweede maal, zulle). Zoals men ziet, alles was voorzien, zelfs het vermaak van de reizigers. Doch ondanks deze kleine onregelmatigheden heeft het fluitsignaal dik-

wijls gediend als horloge voor de werkers in de velden.

Het waren altijd dezelfde reizigers, boerinnen met hun grote mand op de knieën, landbouwers die zaken te regelen hadden in de stad, miliciens met verlof, meisjes die naar het pensioonaat gingen of een of andere kleine waaraan men een reis naar de stad had beloofd.

Er waren meestal slechts gewone haltes, doch hier en daar was er een echt station, met bureau, woning voor de verantwoordelijke, loods voor loco- motieven en rijtuigen, waterpomp en kolenmagazijn. Deze standplaatsen werden beheerd door een be- ambte die de naam « stationschef » droeg. Voor de dorpelingen was hij de « chef » kortweg. Men sprak van de kinderen van de chef, de hof van de chef en men ging « à chye » (op avondbezoek bij de chef).

Stilaan, vanaf 1930, werden deze oude konvooien vervangen door snellere en meer comfortabele spoorauto's met mazout. Doch tijdens de oorlog 1940-1945 was de Nationale Maatschappij van Buurt- spoorwegen verplicht, wegens het gebrek aan brand- stof, de oude trams terug in dienst te stellen. De oude locomotieven begonnen opnieuw te puffen en te flui- ten tot groot genoegen van onze ouders. Op dat ogenblik waren de rijtuigen niet meer in goede staat en het gebeurde niet zelden dat men reizigers hun regenscherm in de tram zag openen wanneer het hard regende.

Thans hebben de autobussen sedert vele jaren de spoorauto's en de elektrische trams opgevolgd en zijn de oude trams definitief in het museum van de buurtspoorwegen (te Schepdaal) opgeborgen. Enkele locomotieven hebben nog een loopbaaneinde gevon- den in fabrieken en kolenmijnen en enkele aanhang- wagens worden als kleedkamers door sportclubs gebruikt.

En toch, ik ken ouderen die, wanneer zij feiten aanhalen die zich in het verleden afspeelden, nog altijd zeggen : « Het was in de tijd van de stoom- tram ».

(Vertaling van een artikel overgenomen uit de « Revue des Postes Belges ».)



Aankomst van de tram te Gooreind op de buurtspoorlijn Antwerpen - Brasschaat - Wuustwezel (grens). Konvooien van dit type, dikwijls samengesteld uit een nog indrukwekkender aantal wagens, doorkruisten onze dorpen omstreeks 1900.

DE GESCHIEDENIS VAN ONS GELD

Een geluk maar dat onze ontvangers niet op het Zuidzee-eiland Yap wonen. Men gebruikt daar nl. nog molenstenen als betaalmiddel, die bij een diameter van 1 m ongeveer 100 kg wegen !!! Stel u voor dat een reiziger met een « steentje » van 100 kg op de bus stapt en u moet na afrekening van de prijs van de rit, 9 « kleine » stenen van 10 kg terugbetalen.

Rond 1900 had een molensteentje van 1.000 kg een waarde gelijk aan 20 zakken kopra (= gedroogd vruchtvlies van de kokosnoot) of ongeveer 660 F. De zeer grote stenen konden onmogelijk van hand tot hand gaan. Maar alhoewel ze bleven liggen werd de eigendom ervan bij betaling overgedragen. Een soort voorloper van het giro-verkeer dus.

Bij sommige primitieve volkeren in Zuid-Amerika bestaat er tabaksgeld en in Alaska mattengeld. In Nieuw-Guinea worden schelpen gebruikt, in Afrika gelden lansspitsen als bankbiljetten en pijlspitsen als kleingeld. In andere streken betaalt men met maïs en cacao bonen.

Wanneer iemand er warmtjes inzit, zegt men wel eens : « Hij heeft geld gelijk hooi ». In Tibet was dit geen loutere beeldspraak, want daar perste men gedroogde kruiden, ook wel eens thee, tot tegeltjes, die als betaalmiddel dienden.

Een andere beeldspraak zegt : « zo rijk als Cresus ». Wie was eigenlijk die fameuze Cresus ? Het was de fabelachtige rijke Griekse koning van Lydië die voor het eerst zuiver goud tot munt liet slaan, ongeveer 600 jaar vóór Christus. De eerste munt, voor zover wij weten, werd in Europa zeven eeuwen vóór Chr. geslagen; het was een muntstuk zoals wij het nu nog kennen, maar het was ovaal en vervaardigd uit elektroon, nl. een legering van goud en zilver.



Beeldhouwwerk van de 3de eeuw, dat twee munters aan het werk voorstelt (Deutsches Archäologisches Institut).

De Romeinen hebben van de Grieken het metalen geld leren kennen. Doch omstreeks 430 vóór Chr. reeds bezat Rome een volledig muntstelsel. De grondstof was nog koper, doch in 269 vóór Christus werd de eerste zilvermunt geslagen. Gouden en zilveren stukken werden vooral geslagen voor de groot-handel, koperen en bronzen voor de betaling van de soldij van de huurlingen. Zo is het bekend dat Carthago meer tot de muntslag is overgegaan om de soldij van zijn legers op Sicilië te betalen, dan om de ruilhandel te bevorderen.

Nadat de oude beschavingen rond de Middellandse Zee waren vergaan en de Germanen Europa hadden overspoeld, zien we de Merovingers toch nog gouden muntstukken slaan, in aansluiting met het systeem dat reeds vroeger door de grote Romeinse Keizer Constantijn was ontworpen. Pepijn de Korte voerde het zilver als muntmetaal in en zijn zoon Karel de Grote vestigde een muntstelsel dat lang zou stand houden. Het « pond » van Karel de Grote is voor vele eeuwen de grondslag van de munt gebleven.

In de 10^e en 11^e eeuw was de handel samenge-trokken in de kloosters en rond de burchten. Langzaam verplaatste de handel zich naar de steden en de vooruitgang van de werkmethodes, alsmede de aangroei van de bevolking, waren de zoveelste factoren die de verspreiding van het geld bevorderden.

In 1520 voerde Karel V een nieuw muntstelsel in dat, aangevuld door enkele latere ordonnantiën, het begin kenmerkt van de moderne numismatiek in de Nederlanden. Onder de regering van Filips II (1555-1598) wordt de daalder in het muntstelsel van de Nederlanden opgenomen. De daalder is voor onze



Een gravure van de 16e eeuw, waarop een muntplaats in volle bedrijvigheid afgebeeld staat (Osterreichische Nationalbibliothek).



De gouden dubbele soeverein (1612) der aartshertogen Albrecht en Isabella (Koninklijke Bibliotheek).

streken de tegenhanger van de thaler, die door hertog Sigismund in Tyrol in 1484 werd verspreid en reeds in de 16^e eeuw in alle Duitssprekende landen te vinden was.

Aan de aartshertogen Albrecht en Isabella (1598-1621) hebben wij het ontstaan te danken van een der merkwaardigste muntstukken van de moderne reeks in de Nederlanden: de gouden dubbele soeverein, van Engelse oorsprong, die de aartshertogen gekroond en van voren gezien op een troon voorstelt.

De muntstukken bleven in het handelsverkeer niet altijd hun volle gewicht behouden aan edel metaal. De stukken waren ruw. Ze werden met een hamer in een matrijs geklopt en de kanten waren niet beschermd met inkervingen, zodat ze snel afsleten. Men kon er gemakkelijk een stukje afknippen of afvijlen of er een gaatje in boren. Dit deden de muntsnoeiers. De stukjes van het boordsel of vijlsel werden her-smolten tot nieuwe stukken. De meeste geldstukken waren dan ook verminkt, ofwel door het gebruik, ofwel door vervalsing. Geen wonder dat de winkels uit die tijd een muntbalans bezaten om de aangeboden goud- of zilverstukken na te wegen.

In 1649 zette de Fransman Blondeau een streep onder het werk van de geldsnoeiers. Hij vond de gekartelde rand rond het muntstuk uit, zodat men onmiddellijk kon zien wanneer iemand aan het stuk geknoeid had.

Blondeau werd door Karel II naar Engeland geroepen, waar hij directeur van de munt werd benoemd. Weldra sloeg Blondeau daar zijn gekartelde munt, maar spoedig ontbrak hem ook het nodige zilver, want Karel II huldigde de zegswijze: « Geld is rond om te bollen ». Karel II vond echter een uitkomst. Hij liet houten schijfjes zagen en perste daar zijn stempel op. Deze schijfjes gaf hij uit als schuldbekentenissen wanneer hij betalen moest. Toen hij op de beloofde dag geen edel metaal bezat om de hem voorgelegde houten muntstukken om te ruilen, vroeg hij zich af: « Waarom zijn die zilveren stukken

gangbaar en die houten niet? ». Bij koninklijk besluit maakte hij dan ook de houten damschiifjes gangbaar. Toch bleek het houten geld niet praktisch in het gebruik; daarom verving hij het door strookjes papier. En ziedaar de geboorte van het papieren geld in Europa, want de Chinezen zouden reeds rond de 9^e eeuw dergelijk geld gebruikt hebben.

In de 17^e en 18^e eeuw komen slechts weinig nieuwe munttypen op en ook onder Oostenrijks bewind is de werkzaamheid van de Belgische muntplaatsen sterk verminderd. Tussen 1795 en 1822 is er in onze streken zelfs geen enkele muntplaats die regelmatig werkt: de stad Antwerpen, in 1814 door de geallieerden omsingeld, geeft noodmunten uit met de beginletters van Napoleon, en later met die van Lodewijk XVIII. In die tijd is er hoofdzakelijk Franse munt in omloop. De vereniging van Holland en België in 1814, wordt in 1816 gevolgd door het oprichten van een nieuw muntstelsel dat steunt op de oude gulden, onderverdeeld in honderd centen.

De eerste muntwet van het Koninkrijk België dateert van 5 juni 1832 en was sterk beïnvloed door het Franse systeem. De eerste bankbiljetten met waarde aanduiding in Belgische franken werden in 1837 door de Société Générale uitgegeven. In die tijd werd papiermunt echter weinig gebruikt: ze begon slechts in belangrijke mate de plaats in te nemen van de metalen munt vanaf de stichting van de Nationale Bank van België in 1850.

De munttypes vertonen weinig verscheidenheid tijdens de eerste eeuw van de Belgische onafhankelijkheid: meestal treft men enerzijds de beeldenaar van de vorst aan, of de beginletter van zijn naam, anderzijds het wapen van België of de leeuw die er het voornaamste bestanddeel van uitmaakt. Sedert het einde van de oorlog 1940-1945 werden die beelden vervingen door allegorieën die meestal aan de klassieke oudheid werden ontleend: Mercurius en Ceres b.v.

De weg was lang, van de eerste betaalmiddelen tot deze van thans.



Gouden soeverein (1691) uit het Spaanse tijdperk (Karel II) (Koninklijke Bibliotheek).

DE ALCOHOLVERGIFTIGING

ZELFS HET EERSTE GLAS...

kan de reacties verstoren van een bestuurder. De weerstand tegen de invloed van drank hangt in hoofdzaak af van :







- **het lichaamsgewicht.**
Alcohol beïnvloedt vlugger de « lichtgewichten ».
- **de persoonlijke gevoeligheid.**
Zijn bijzonder kwetsbaar : de vrouwen, de toevallige drinkers, de toxicomanen, de farmacoma-

nen (kalmeermiddelen, amfetaminen, enz.), de overspannen, zenuwachtige, overprikkelde, emotionele of neerslachtige personen.

- **het drinkritme en natuurlijk ook de hoeveelheid drank.**
- **het gehalte van de alcohol, vanzelfsprekend.**
- **het al dan niet gegeten hebben.**

Een nuchtere maag geeft een 30% hoger alcoholgehalte van het bloed !

De onderstaande tabel mag zeker niet als een absolute regel opgenomen worden. Zij geeft alleen een gemiddelde weer, dat door de bovenstaande factoren altijd kan beïnvloed worden.

Alcoholgehalte van het bloed	
	1 glas bier = ± 0,25 ‰
	1 glas wijn = ± 0,25 ‰
	1 glas aperitief = ± 0,25 ‰
	= ± 0,50 ‰ = 1 « goeie » whisky
	= ± 0,8 ‰ = 2 whiskytjes
	= ± 1 ‰

Uitwerking

Een glas verstoort al de reacties van sommige bestuurders. Des te meer als ze lichamelijk of psychisch zwak zijn.

De beoordeling van de afstanden en de snelheid gaat al wat moeilijker (men denkt toch nog te kunnen inhalen...). De reflexen geschieden minder vlug.

De bestuurder voelt zich (te) zelfverzekerd. Zijn aandacht verslapt. Zijn gezichtsveld krimpt aanzienlijk in. Hij is minder bestand tegen verblinding. Kortom, hij is echt gevaarlijk...

De reactie op gezichts- en gehoorindrukken komt steeds later. Het « zijgebeuren » wordt minder goed waargenomen. De bestuurder wordt dromerig, maar toch gaat hij veel sneller rijden. De andere weggebruikers vindt hij maar een troep ellendelingen...

N.B. : De alcohol wordt slechts naar rata van 0,15‰ per uur uit het lichaam verwijderd.



**55% VAN DE BESTUURDERS
BETROKKEN BIJ EEN ONGEVAL
VERKEREN ONDER INVLOED
VAN DE DRANK
(Dr. G.R. Hoffman,
Professor
aan de Gentse universiteit)**

DE «UITBLINKERS»



In het donker wordt een voetganger slechts vanop een afstand van ongeveer 30 m belicht door de kruisingslampen van een voertuig, m.a.w. te laat in veel gevallen.

Een lichtweerkaatsend kledingsstuk of accessoire (riem, armband, zelfklever, enz.) maakt hem al zichtbaar vanop 135 m (en vanop 300 m als de automobilist zijn grote lichten gebruikt).

De lichtweerkaatsende materie bezit immers, zoals de naam het zegt, de eigenschap de lichtstralen terug te zenden.

Ook in de stad is het gevaar niet gezien te worden zeer reëel voor voetgangers en fietsers, vooral bij regenachtig weer. Welnu, zelfs bij openbare verlichting wordt het reflecterend produkt al belicht vanop 100 m door de kruisingslampen. Gevolg : de verraste bestuurder vertraagt onmiddellijk.

Zelfs indien u hieraan twijfelt, denk dan tenminste aan uw kinderen.

Voor alle nuttige inlichtingen kan u **schrijven** naar Via Secura, Wetstraat 217 B te 1040 Brussel.

(Industrial Safety - U.S.A.)



Na een hele dag veiligheidskledij te hebben gedragen is men blij een ander pak te mogen aantrekken.

(N.V.V.A.)

De toestand van de wegen in de winter

Herinneren wij eraan dat de automobilisten die tijdens de winter, bij mist, sneeuw of ijzel op weg moeten, steeds kunnen telefoneren aan «Touring-Wegenhulp», de «Koninklijke Automobilclub van België», de «Royal Motor Union» of «Wacht op de Weg» (de wegenwacht van de Vlaamse Automobilistenbond) om inlichtingen te bekomen over de toestand van het wegennet en de veiligheidsmaatregelen die werden genomen of zullen genomen worden. Ze kunnen de vijf volgende telefoonnummers noteren :

TOURING-WEGENHULP

02/511.66.50,

dag en nacht, voor een algemeen overzicht van de toestand der verkeerswegen, een overzicht dat voortdurend wordt bijgehouden (dezelfde inlichtingen in het Frans op nummer 511.66.67).

02/512.78.90,

van 7.30 tot 22 uur voor inlichtingen over een bepaalde sector in België of een grote reisroute in het buitenland.

DE KONINKLIJKE AUTOMOBIELCLUB VAN BELGIE

02/513.38.55,

dag en nacht, voor algemene en bijzondere inlichtingen.

ROYAL MOTOR UNION

041/32.15.15,

alle dagen van 8 tot 18 uur, voor algemene en bijzondere inlichtingen. 's Nachts automatische melding.

WACHT OP DE WEG V.A.B.

031/31.31.31,

dag en nacht, voor algemene en bijzondere inlichtingen.

(C.G.T.)

ONZE BUURTSPOORWEGEN

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

Redactie : Wetenschapsstraat 14, 1040 Brussel

Telefoon : 511.59.90 — Toestel : 335 — P.R. 000-0003227-26

Verantwoordelijke uitgever :

L. Vanderfaeillie
Wetenschapsstraat 14, 1040 Brussel

NIEUWS VAN HET HOOFDBESTUUR EN VAN DE EXPLOITATIEGROEPEN

Geboorten

HOOFDBESTUUR

Sylvie bij Van Soye R. (Oudenburg)
Tina bij Lust R. (Gent)
Antonella bij Daese W. (Brugge)

ANTWERPEN

Benny bij Elen K. (Rijkevorsel)
Werner bij Van Meel W.J. (St-Leenaarts)
Gitta bij Janssens P. (Antwerpen)
Inge bij Wevers J. (Mechelen)
Vicky bij Van de Pol J. (Weelde)
Jerry bij Vantournhout W. (Antwerpen)

OOST-VLAANDEREN

Dorine bij Dick E. (Merelbeke)
Bart bij Van Caester H. (Zottegem)
Peter bij Verpaele R. (St-Amandsberg)
David bij Bostyn J.-P. (Oostakker)

HENEGOUWEN

Sébastien bij Lescart M. (Vellereille)
Yannick bij Nyssens J.-M. (Doornik)
Sylvie bij Cardon J.-P. (Doornik)
Valérie bij Vandenbulcke R. (Souvret)
Raphaël en Christel bij Lierma J.-M. (Landelles)
Sébastien bij Dubois G. (La Bouverie)
Marie bij Agazzi J.-P. (Haine St-Paul)
Olivier bij Piraux Cl. (Anderlues)
Laurent bij Hellemans R. (Marcinelle)
Denis bij Bouchez Fr. (Eugies)
Anne bij De Wilde M. (Trazegnies)

NAMEN - LUXEMBURG

Corinne bij Delannoy L. (Ciney)
Catherine bij Colla J.-M. (Aarlen)
Fabian bij Verlaime M. (Tintange)
Philippe bij Paye J. (Forville)
Yves bij Germain R. (Andenne)
Nathalie bij Hairion J. (Spy)
Dimitri bij Brouir J.-L. (Havelange)
Valérie bij Bartiaux R. (Namen)
Laeticia bij Vandessel A. (Namen)

LUIK

Stephane bij Bienkens F. (Horpmaal)
David bij Colinet A. (Hody)

BRABANT

Marina bij De Wit G. (Oudenaken)
Joël bij Goessens J. (Anderlecht)
Anne-Marie bij Eelen H. (Boortmeerbeek)
Dominique bij Cools A. (Anderlecht)

LIMBURG

Geert bij Brauns H. (Kuringen)
Kurt bij Vandevoort H. (Kuringen)

WEST-VLAANDEREN

Wenny bij Maes C. (Brugge)
Peggy bij Vandecasteele Fr. (Kuurne)

Huwelijkken

HOOFDBESTUUR

Ottevaere J. met Mej. Seynaeve M.-R.

HENEGOUWEN

Zinque J. met Mej. Devière Ch.
Adam Chr. met Mej. Devos J.
Degroote M. met Mej. Lecocq J.
Mej. Gilbert M. met Deschet R.
Vanderzippe M. met Mej. Jonckheere E.

NAMEN - LUXEMBURG

Moreau Cl. met Mej. Ganhy M.-L.

LUIK

Bormans A. met Mej. Froidbise J.
Britte M. met Mej. Renier Ch.

BRABANT

Joly J. met Mej. Pasini G.
Francq M. met Mej. André V.

LIMBURG

Leynen R. met Mej. Desmit R.
Willems J. met Mej. Nelissen M.
Geutjens J. met Mej. Maggen M.
Claes H. met Mej. Theuwis J.

WEST-VLAANDEREN

Beauprez P. met Mej. Casteleyn Chr.

Gepensioneerde agenten in de groepen

Maanden juli en augustus 1974

	Dienst- jaren
ANTWERPEN	
Joosen A., el. geleider	41
De Smet A., ontvanger	34
OOST-VLAANDEREN	
Van den Bulcke G., brigadier	36
Van Hove R., AB-bestuurder	43
Pieters C., dienstchef 2 ^e kl.	43
De Meester A., gespec. metselaar	42
HENEGOUWEN	
Lavendy R., gesch. werkm. 1 ^e kl.	30
Fautré L., AB-bestuurder	49
Van Severen O., el. geleider	39
Bouchez A., keurwerkman	38
Olivier G., gesch. werkm. 1 ^e kl.	32
NAMEN - LUXEMBURG	
Hennart E., gesch. werkm. 36	
Hance F., eerste controleur	48
Cohy E., AB-bestuurder-ontvanger	48
Quoilin A., ploegbaas	49
LUIK	
Gerard E., gesch. werkm. 45	
BRABANT	
Van Aerschot J., gesch. werkm. 46	
Nitelet Ch., gesch. werkm. 29	
Moonens E., brigadier	48
Mahauden A., gesch. werkm. 1 ^e kl.	29
Walravens Ch., gesch. werkm. 42	
Van Cutsem J., ontvanger	38
LIMBURG	
Dirix A., AB-bestuurder-ontvanger	47
Mekers K., gesch. werkm. 1 ^e kl.	47
WEST-VLAANDEREN	
Van Droogenbroeck M., opsteller	48
Sterfgevallen	
« Onze Buurtspoorwegen » deelt in de rouw van de families die een van hun dierbaren verloren.	
AGENTEN IN DIENST	
	Leeftijd
HOOFDBESTUUR	
Van Wassenhove S., gesel. opsteller	50
ANTWERPEN	
Smits J., AB-bestuurder-ontv.	60
Luyten A., eerste keurwerkman	48

HENEGOUWEN

Lefebvre A., opsteller 57

NAMEN - LUXEMBURG

Laurent Z., AB-bestuurder-ontv. 44

BRABANT

Brisaert F., gesch. werkm. 56

WEST-VLAANDEREN

Dierickx-Visschers G., AB-best.-ontv. 42

BEGUNSTIGDEN

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

ANTWERPEN

Verschueren C., gesch. werkm. 1^e kl. 68
Gevers C., ontvanger 76
Frans Ph., ontvanger 85

OOST-VLAANDEREN

De Lange A., baanwerker 80
Moens E., el. geleider 73
Colpaert K., remmer 77

HENEGOUWEN

Dieudonné J., ontvanger 72
Colson M., el. geleider 59
Guyaux G., controleur 70
Vander Stuyf C., controleur 72
Smal R., werkmeester 1^e kl. 72
Leroy Fr., gesch. werkm. 69
Lienard J., el. geleider 79
Robert R., klerk 2^e kl. 73
Ost P., ontvanger 55
Tenret F., ontvanger 72
Herin A., ontvanger 77
Flandroit M., ontvanger 55

NAMEN - LUXEMBURG

Leurquin P., AB-bestuurder-ontv. 66
Dufour R., baanwerker 71
Colot O., gesch. werkm. 83

LUIK

Polinard J., ontvanger 62
Sente P., ontvanger 77
Verhaeren J., brigadier 79

BRABANT

Raveyts F., ontvanger 74
Sitou P., ontvanger 65
Van Houtvin E., AB-bestuurder-ontv. 56
Segers F., brigadier 80
Christiaens J., baanwerker 71
Carlier J.B., maneuver 86
Scherens H., reiniger 77
Van de Loock L., halfgesch. werkm. 77
Eraerts E., maneuver 64
Segers S., gesch. werkm. 83
De Ridder F., ontvanger 80
Weckx J., AR-bestuurder 85

LIMBURG

Siborgs L., brigadier 86
Dupont H., leermeester-el. geleider 70
Ramakers J., halfgesch. werkm. 66
Grosemans A., ploegbaas 72
Werelds J., controleur 65

WEST-VLAANDEREN

Denecker H., baanwerker 78
D'Haene C., ploegbaas 76

De heer J. HOUYET, hoofdinspecteur, gaat met pensioen

Als doctor in de rechten en kandidaat-notaris schreef de h. Houyet zich in 1934 in bij de balie van Dinant.

Gemobiliseerd in 1939 nam hij actief en dapper deel aan de veldtocht van 1940. Hij werd gevangen genomen en verbleef vijf lange jaren in krijgsgevangenschap.

Bij zijn terugkeer in 1945 werd hij staatscommissaris bij het Ministerie van Wederopbouw.

Wanneer hij in juni 1947 in dienst trad bij de N.M.V.B. hadden zijn opleiding en de beproevingen die hij tijdens de oorlog doorstaan had hem goed voorbereid, zowel op het beroeps- als op het menselijk vlak, op de taak die hem te wachten stond.

Een juridische dienst, waarvan de oprichting noodzakelijk gebleken was wegens de talrijke problemen die de naoorlogstijd verwekte, moest kunnen beschikken over een persoonlijkheid met een grondige kennis van het recht en een rijke juridische vakkennis. De h. Houyet bewees spoedig de juiste man op de juiste plaats te zijn en zou er zijn ganse loopbaan blijven.

Ambtshalve had hij advies uit te brengen over alle problemen van juridische aard die zich bij de verschillende diensten van de maatschappij stelden en dat op allerlei gebied, gaande van de

interpretatie en de uitvoering van wettelijke, reglementaire en contractuele bepalingen tot schikkingen in verband met te treffen voorzorgen, de vrijwaring van onze rechten, aanmaningen, volmachten, enz.



Van zijn hand zijn er tal van grondige studies te vinden over allerlei vraagstukken gerezen in verband met alle activiteiten van de N.M.V.B. De h. Houyet schreef ook de cursus « Burgerlijk Recht » ten behoeve van onze beroepsopleiding.

In feite had zijn taak betrekking op de verschillende takken van het recht (burgerlijk, handels-, straf, sociaal, pu-

bliek, administratief en fiscaal), in al zijn omvang, complexiteit en verscheidenheid, met alle eraan verbonden rechtsplegingen, zowel als op de Belgische wetgeving.

De h. Houyet verwierf spoedig een reputatie van belezen en kundig man, met een alzijdige geest, waarvan de adviezen geregeld werden ingewonnen en ten zeerste gewaardeerd.

Wij kunnen niet nalaten er eveneens aan te herinneren dat velen van zijn vrienden en collega's, van iedere graad, op hem beroep deden wanneer zij moeilijkheden van juridische of soortgelijke aard ondervonden; nimmer deden ze het tevergeefs en hij hielp hen onbaatzuchtig met raad en aanbevelingen, wat ertoe bijgedragen heeft hem de achting te bezorgen van allen die hem benaderden.

Hij werd in 1950 bevorderd tot adjunct-juridisch adviseur, in 1954 tot juridisch adviseur en in 1969 tot hoofdinspecteur (n.r.).

Wij hopen dat al zijn wensen van gepensioneerde mogen vervuld worden, dat hij nog vele en lange reizen zou mogen maken naar het Zuiden van Frankrijk dat hij bijzonder op prijs stelt en dat hij als knappe bridgespeler nog lang de kaarten zou mogen keren.

De heer V. PEETERS, opsteller, gepensioneerd

Toen de h. Peeters Victor op 30 juni 1974 gepensioneerd werd, klonk dit als een « nieuwsbericht ». De h. Peeters had immers reeds op 1 mei 1972 de dienst moeten verlaten omdat zijn gezondheidstoestand te wensen overliet.



De h. Peeters was diamantslijper alvorens hij op 17 februari 1930 als ontvanger te Merksem in dienst trad. Op 1 januari 1946 werd hij tot hulpklerk bevorderd.

Dan volgde zijn overheveling, op 2 januari 1951, naar het Hoofdbestuur. Het jaar daarop reeds werd hij klerk en op 1 januari 1956 werd hij opsteller benoemd.

Wij wensen hem nog vele gelukkige jaren toe.

Overlijden van de h. S. VAN WASSENHOVE

Op 13 augustus II. werd het personeel van het Hoofdbestuur pijnlijk verast door het nieuws van het plotselinge overlijden van de h. Sylvester Van Wassenhove.

De h. Van Wassenhove werd geboren te Elene op 3 maart 1924. Hij begon zijn loopbaan op 22 mei 1945 als klerk bij de directie « Constructie en Controle », dienst « Vast Materieel ». Dan volgde, op 1 januari 1949, zijn bevordering tot opsteller. In 1956 ging hij over naar de dienst van de Verzekeringen, toen in volle ontwikkeling ingevolge de centralisatie van het beheer van de verkeersongevallen.

Zijn kwaliteiten werden er gewaardeerd. Hij werd er geselecteerd opsteller op 1 januari 1960.

Hij zal in de herinnering van zijn collega's blijven voortleven als een minzame en innemende werkmakker.

Aan zijn weduwe en vijf kinderen, die zwaar beproefd werden, bieden wij onze innige deelneming aan.

Bij de dienst E/Insp. trad de h. Thys F., opsteller, op 16-7-1974 in dienst. Op 16-8-1974 kwam Mej. De Dobbeleer A.,

klerk, de rangen van de Algemene Inspectie versterken. De h. Caudron L., el. geleider-ontvanger, werd van de Groep Brabant naar het Hoofdbestuur overgeheveld en oefent de functie van deurwachter uit.

Oost - Vlaanderen

Oppensioenstelling van de h. C. PIETERS, bewegingschef 1ste kl.

Op 10 maart 1931, toen hij bijna 22 jaar was, trad de h. Pieters als elektrisch geleider-ontvanger te Destelbergen in dienst. Zeven jaar later werd hij naar Eeklo overgeplaatst en op het einde van het eerste oorlogsjaar belandde hij in de stelplaats Kalken.

Bevorderd tot controleur op 1 januari 1942, maakte hij in deze hoedanigheid het verdere verloop van de oorlog mee.

Hij bewees tijdens deze droevige jaren flinke diensten aan de Maatschappij. Het was dan ook niet verwonderlijk dat hij op 1 januari 1946 tot stelplaatschef 2^e kl. benoemd werd.

Kort na zijn overheveling naar de stelplaats Destelbergen werd hij tot stelplaatschef 1^e kl. en amper twee jaar later tot bewegingschef 1^e kl. bevorderd.



Toen kwam de tegenslag deze mooie carrière vertroebelen. Einde 1968 zag hij zijn loopbaan onderbroken wegens ziekte en op 1 februari 1972 moest hij dientengevolge de dienst verlaten.

Vermits hij op 9 juli 1974 de vijftigjarige ouderdom bereikte, werd hij, met ingang van 1 augustus II., op wettelijk pensioen gesteld.

Wij wensen hem en zijn echtgenote zonder kommer van een welverdiende rust te kunnen genieten.

De h. Slambrouck P., klerk, komende van de stelplaats Oostende, werd op 1-8-1974 te Destelbergen begroet.

Henegouwen

Overlijden van de h. A. LEFEBVRE

Met grote verslagenheid werd het plotselinge overlijden vernomen, op 14-5-1974, van de h. Albert Lefebvre, te

werkgesteld in het kantoor van La Louvière.

De h. Lefebvre, geboren op 13-1-1917, trad in dienst bij de Maatschappij als ontvanger op 1-7-1941. Hij werd controleur benoemd op 1-1-1948 en tot opsteller bevorderd op 1-1-1965.

Hij was een onvermoeid en toegewijd werker, met grote beroepsijver bezield.

« Onze Buurtspoorwegen » betuigt aan zijn weduwe en aan zijn zoon Charles, geselecteerde programmeur-analist bij het Hoofdbestuur, zijn deelneming in de rouw die hen treft.

Brabant

Werden tijdens de maand augustus aangeworven :

- voor de stelplaats Leuven, Mej. Bries Y., klerk;
- voor de stelplaats Kessel-Lo, de h. Verheyen Y. en Mej. Thijs A., klerken.

Hartelijk welkom bij de N.M.V.B. !

West-Vlaanderen

De h. M. VAN DROOGENBROECK, na 49 jaren dienst, op pensioen

Te Oostende werd feest gevierd. Toen de h. Van Droogenbroeck M. op 31-7-1974 met pensioen ging, betekende dit, wanneer men weet dat hij op 1-8-1925 in dienst trad, 49 jaren van toewijding aan de tram, hetzij bijna een

halve eeuw of ruim 2 generaties, zoals de h. Vervaeet, groepschef, het kernachtig tijdens zijn gelegenheids toespraak uitdrukte.

De h. Van Droogenbroeck begon zijn carrière als klerk en werd achtereenvolgens tot hulprenkplichtige, klerk 1ste kl. en opsteller benoemd. Van 1927 tot 1955 werkte hij bij de dienst Comptabiliteit van de pachtende M.E.B. O.B.B. (Maatschappij tot Exploitatie der Buurtspoorwegen van Oostende en de Belgische Badplaatsen) en hielp hij bij de boekhouding van de « Société auxiliaire des Transports et Travaux ». Tot op de dag van zijn afscheid was hij de verantwoordelijke van het ontvangstenbureau van Oostende-Kaai.



De h. Vervaeet betrok ook Mevr. Van Droogenbroeck in zijn hulde, die haar man steeds met raad en daad bijstond. Vervolgens werd aan de gehuldigde een mooi geschenk overhandigd.

« Onze Buurtspoorwegen » sluit zich graag aan bij de woorden waarmee de h. Vervaeet zijn toespraak beëindigde : « Blijf actief en zoek een gepaste bezigheid ».

MOOIE LOOPBANEN



A. DIRIX
Trad in dienst op 1-5-1927 en werd als AB-bestuurder-ontvanger te Lanaken gepensioneerd.



O. VAN SEVEREN
In dienst getreden op 12-6-1935, werd hij te La Louvière als ei. geleider gepensioneerd.



L. FAUTRE
Trad in dienst op 3-12-1923 en werd als AB-bestuurder te St-Ghislain gepensioneerd.



G. V. DEN BULCKE
In dienst sinds 4-7-1937, werd hij als brigadier te Destelbergen gepensioneerd.



E. MOONENS
Trad in dienst op 1-3-1926 en werd als brigadier te Anderlecht gepensioneerd.



A. QUOILIN
In dienst sinds 15-7-1925, werd hij als ploegbaas te Bouillon gepensioneerd.



E. HENNART
In dienst getreden op 14-2-1938, werd hij als geschoold werkman te Andenne gepensioneerd.



J. VAN AERSCHOT
Trad in dienst op 1-8-1928 en werd als geschoold werkman te Leuven gepensioneerd.



CH. WALRAVENS
In dienst sinds 18-3-1932, werd hij als geschoold werkman te Het Rad gepensioneerd.



PH. POITIER
Trad in dienst op 20-2-1939 en werd als brigadier te Luik gepensioneerd.



R. THIENPONT
In dienst getreden op 1-4-1929, werd hij als AB-bestuurder-ontvanger te Destelbergen gepensioneerd.



M. SIMONON
Trad in dienst op 17-10-1927 en werd als geschoold werkman te Bressoux gepensioneerd.

HET PRAATJE VAN CHEF TRAMBUS

TRAMBUS : Wat een getril, die boormachine !

ELEKTRICIEN : Daar trek ik mij niet veel van aan, chef, vooral wanneer ik denk aan hetgeen ik gisterenavond in de krant heb gelezen. Een vakgenoot van me in een automontagefabriek werd bij het gebruik van een handboormachine geëlektrokuteerd. Nochtans was er een perfecte aarding, zodat het ongeval moeilijk te verklaren is.

T. : Ondanks de getroffen elementaire voorzorgsmaatregelen dient men toch nog, voor men een werk begint, even na te gaan of de elektrische werktuigen en hun snoeren in perfecte staat zijn.

Iemand — of iets — kan zodanig aan het aansluitnoer getrokken hebben dat het stopcontact of de stekker beschadigd is. Misschien werd de leidingdraad op deze wijze losgerukt of beschadigd. En beschadigde draaduiteinden geven meestal aanleiding tot kortsluiting bij het inschakelen. Zij kunnen echter ook elektrocutie veroorzaken.

E. : Ja, ik heb eens gezien hoe iemand de stekker uit het stopcontact verwijderde door hard aan het snoer te trekken. Op dergelijke manier kan men toch de draad uit zijn klem rukken !

T. : Ongetwijfeld ! In geen geval mag men aan het snoer rukken. Ook moet men, wanneer men over een snoer gestruikeld is of erop getrapt heeft, nagaan of de uiteinden niet losgerukt werden. Ziet u, verantwoordelijkheidsgevoel is een volstrekte vereiste. Wanneer men b.v. de machine door onachtzaamheid heeft laten vallen, moet men dit melden. Een onderdeel kan zich immers verplaatst hebben in het toestel en aldus een isoleringsdefect veroorzaken.

E. : Een fout die velen begaan is een verwrongen kabel te willen rechtekken.

T. : Inderdaad. Op deze wijze kan men het isolerend omhulsel beschadigen. Onvoorzichtig is het ook met een snoer in de onmiddellijke nabijheid van een warmtebron te gaan werken, b.v. waar een loodgieter een soldeerlamp hanteert. Bij een verbrand snoer dekt de verkoolde en afbrokkelende isolatie de leidingdraden niet meer volledig.

E. : Het is een feit dat men in iedere familie een manusje van alles aantreft, de man die alles kan maken en repareren. Het kan wel eens gevaarlijk zijn hem aan elektrische apparaten en kabels te laten knoeien.

T. : Dit is een waarheid als een koe, beste vriend. Een beschadigd snoer heeft men vlug omwikkeld met een eindje isolatieband. Later komt die isolatieband los, hetzij doordat hij beschadigd werd, hetzij door verbranding, en de blote draad is weer even gevaarlijk als voordien.

Ik heb ooit eens iemand gezien die zijn toevlucht nam tot een noodaanluiting en het draadeinde doodgewoon in het stopcontact stak bij gebrek aan een genormaliseerde stekker !...

Laten we steeds voor ogen houden dat een beschadigde leidingdraad onder stroom op een geladen pistool lijkt dat bliksemsnel dood.

NIEUWE TEGEMOETKOMINGEN VOOR SCHOOLABONNENTEN

Sedert het begin van het nieuwe schooljaar werden nieuwe voordelen toegekend aan de scholieren die op ons autobus- en spoorwegnet reizen.

Voorheen mochten de schoolabonnten hun abonnement enkel op de schooldagen gebruiken en moesten zij, anderdeels, de rit tussen hun woonplaats en de school afleggen zonder hun reis te onderbreken.

Deze beperkingen werden afgeschaft en de geldigheidsperiode van de abonnementen werd vastgesteld als volgt :

a) de abonnementen genomen voor de duur van gans het schooljaar zijn geldig vanaf de eerste dag der leergangen tot de laatste dag van het schooljaar;

b) de abonnementen genomen voor een schooltrimester zijn geldig :

1e trimester : van de eerste dag van het schooljaar tot en met 31 december,

2e trimester : van 1 januari tot Paaszondag inbegrepen,

3e trimester : van Paasmaandag tot en met de laatste dag van het schooljaar.

Tijdens de geldigheidsduur van hun abonnement, mogen de scholieren thans **alle dagen van de week reizen**, zowel op schooldagen als op zon- en feestdagen, verlof- of vakantiedagen, enz. Hun verplaatsingsmogelijkheden tussen het vertrek- en aankomstpunt aangeduid op de abonnementskaart zijn dus onbeperkt tijdens de geldigheidsduur van het abonnement.

Bovendien mogen de schoolabonnten voortaan in- en uitstappen op eender welk punt gelegen op de normale reisweg af te leggen tussen hun woonplaats en de onderwijsinrichting waar zij ingeschreven zijn. Om het in « buurtspoorwegtermen » te zeggen, zij mogen de reis die op de abonnementskaart vermeld is, splitsen.

Deze nieuwe schikkingen bieden vele mogelijkheden en zekere voordelen aan talrijke scholieren en overigens bevorderen zij het goede verloop van het reizigersverkeer wegens de vereenvoudiging van het nazicht uit te oefenen door ons personeel.

Wielerkampioenschap van België 1974 voor het personeel van de N.M.V.B.

Op zondag 8 september II. werd te Diksmuide het traditionele kampioenschap van België betwist.

Vierendertig deelnemers van meer dan 35 jaar waren opgekomen voor de eerste koers over een afstand van 35 km, begiftigd met 5.000 F prijzen en premies.

Reeds in de eerste ronde namen de favorieten Farazijn, Room, Torfs en Nijns het peloton op sleeptouw en hielden zij er een hoog tempo op na. In de zesde ronde dubbelde het peloton reeds enkele pechvogels of ... tezwaarlijvigen. In de elfde en laatste ronde ging Nijns er vandoor en nam 200 m. voorsprong doch de plaatselijke favoriet Etienne Farazijn haalde hem in en liet hem dadelijk achter om de meet met 100 m. voorsprong te overschrijden. Hij was kampioen voor de vierde maal.

De schaal voor de oudste deelnemer ging naar Marcel Balza (55 jaar) van Jumet, de schaal voor de verst gelegen stelplaats viel te beurt aan de renners van Aarlen en de schaal voor de stelplaats met de twee best gerangschikte renners werd behaald door Oostmalle.

Voor de koers voor deelnemers van minder dan 35 jaar, over een afstand van 70 km en bedacht met 10.000 F premies en prijzen, waren er eenendertig renners. Ronald Rosseel, die tot vorig jaar nog bij de liefhebbers reed, was de grote favoriet doch de kampioen 1973 Balcaen en de plaatselijke renner Gilbert Farazijn waren vastbesloten zich te weren. Inderdaad, Farazijn en Roels trachtten te ontsnappen

maar Rosseel controleerde de koers en tijdens de vierde ronde liet hij al zijn concurrenten in de steek en legde de andere achttien ronden alleen af. Balcaen die in de achtervolging het grootste werk geleverd had, werd in de sprint nog verslagen.

De stelplaats Assebroek legde beslag op de schaal voor de drie best geklasseerde renners en de wisselbeker voor de drie best gerangschikte renners in beide koersen werd gewonnen door de stelplaats Asse.

AANKOMSTEN

a) Koers voor deelnemers van meer dan 35 jaar :

1) Etienne Farazijn (Diksmuide); 2) Gustaaf Nijns; 3) Raoul Room; 4) Emiel Van de Kerckhove; 5) John Torfs; 6) Robert Van Opré; 7) Robert Vandenberghe; 8) Franciscus Brams; 9) Léo Van Ostayen; 10) Georges Vanderheid; 11) Marcel Vercruysse; 12) Daniël Ballegeer; 13) Robert Erauw; 14) Jos. Danneels; 15) Julien 't Kindt.

b) Koers voor deelnemers van minder dan 35 jaar :

1) Ronald Rosseel (Oostende); 2) Henri Roels; 3) Léo Swerts; 4) José Balcaen; 5) Luc Charlier; 6) Gilbert Farazijn; 7) Jean Alaerts; 8) Alain Laenen; 9) Lucien Boone; 10) Jimmy Verslype; 11) Roger Meulemans; 12) Frans Bouwmans; 13) Robert Vandenberghe; 14) Ivan Bilaey; 15) Roeland Ramman; 16) Julien Heyninck; 17) Robert Amand; 18) Louis Deckers; 19) Robert Meesschaert; 20) Eddy Deraus; 21) Jacques Geutjes.



Etienne Farazijn, voor de vierde maal kampioen van de « meer dan 35-jarigen ».



Ronald Rosseel, de nieuwe kampioen van de « categorie onder de 35 jaar ».

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 Tjalkstraat : Verresen J. (600 F).
Stelplaats Hofstade : Cornelis F. (brieventas + 1.800 F), Keersmaekers L. (geldbeugel + 502 F).

OOST-VLAANDEREN

Stelplaats St-Niklaas : Decap G. (1.100 F).
Stelplaats Hofstade : Verbeiren Fr (615 F).
Stelplaats Destelbergen : De Maertelaere A. (1.400 F), Schiettecate J. (600 F), De Cock R. (1.040 F).

HENEGOUWEN

Stelplaats Quaregnon : Crapez P. (brieventas + 1.251 F).

NAMEN - LUXEMBURG

Stelplaats Ohay : Leclercq J. (1.242 F).
Stelplaats Mariembourg : Magain A. (8.087 F).

LUIK

Stelplaats Bassenge : Cornelis M. (3.250 F).
Stelplaats Eupen : Wintgens C. (866 F).
Stelplaats Omal : Dengis A. (547 F).
Stelplaats Orege : Bollen J. (820 F).

BRABANT

Stelplaats Nijvel : Vlassenbrouck A. (geldbeugel + 816 F).
Stelplaats Leuven : Boghe J. (geldbeugel + 438 F), Vanderwaeren R. (brieventas + 355 F).
Stelplaats Kuregem : Moenaert P. (handtas + 3.256 F).
Stelplaats Overijse : Langendries H. (geldbeugel + 7.420 F).

LIMBURG

Stelplaats Hasselt : Lenskens H. (2.200 F), Doucet G. (2.660 F), Swinnen J. (1.111 F).
Stelplaats Maaseik : Beemans F. (890 F).
Stelplaats Lanaken : Vaassen P. (532 F).
Stelplaats St-Truiden : Freson R. (uurwerk).

WEST-VLAANDEREN

Stelplaats Kortrijk : Loosvelt R. (brieventas + 1.980 F), Louage G. (handtas + 1.500 F), De-loof G. (geldbeugel + 928 F), Vroman H. (brieventas + 800 F).
Stelplaats Oostende : Hoorne J. (geldbeugel + 4.050 F), Vanmassenhove A., (geldbeugel + 2.992 F), Vandamme R. (geldbeugel + 1.106 F), Vandromme J. (geldbeugel + 4.460 F), Vanhee J. (damestas + 3.758 F), Logghe M. (uurwerk), Vandamme R. (damesuurwerk), Demets F. (brieventas + 2.700 F), Claeys Y. (foto-toestel).
Stelplaats Knokke : Lierman M. (geldbeugel + 4.203 F), Lierman M. (geldbeugel + 4.302 F), Deweerdt D. (check van 500 F + checkboekje).
Stelplaats De Panne : Cloet W. (linnen zak + 5.320 F).

25^{ste} WEEK VAN DE DERDE LEEFTIJD 10-17 november 1974

Strijd tegen de verveling en tegen het gevoel van nutteloosheid is het motto van de 25^e week van de derde leeftijd van 10 tot 17 november aanstaande. Sommige ouderen slagen er inderdaad niet in een zin te geven aan hun vrije tijd.

Voorzeker is deze toestand grotendeels aan de betrokkenen zelf te wijten want op een bepaald ogenblik hebben zij verwaarloosd de nodige wilskracht op te brengen om hun leven van gepensioneerde te doen lukken. Maar de samenleving moet ook tegenover haar ouder wordende leden haar taak opnemmen!

De houding van de maatschappij, haar gewoonten, wetten en sociale structuren mogen niet alleen op de jeugd en de volwassenen maar ook op de derde leeftijdsgroep gericht zijn. Wij zijn immers allen op weg daarheen.

Daarom nodigt de komende week van de derde leeftijd allen uit om het welzijn en de levenswaarde van de senioren te helpen verhogen nl. door hun ontwikkelingsmogelijkheden te bieden, hun creativiteitszin te bevorderen en hun gelegenheid te geven tot verruiming van hun kennis en tot ontplooiing van hun persoonlijkheid. Lichamelijke en geestelijke bezigheden, liefst af te wisselen, zouden daartoe moeten bijdragen.

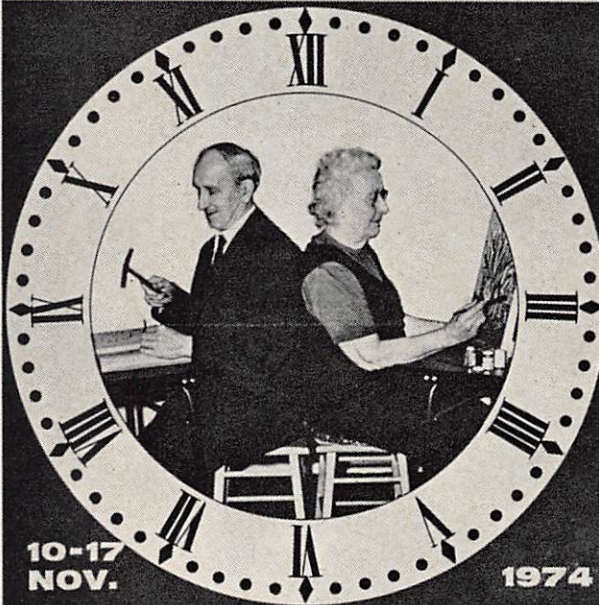
Zij die hun beroepsbezigheden wensen voort te zetten, moeten hiertoe de mogelijkheid krijgen door part-time jobs. Bestaande of nieuwe taken moeten hen de kans geven aan het actief leven deel te nemen. Anderen moeten aangemoedigd worden wanneer zij op 65 jaar of ouder bij zichzelf talenten ontdekken, omdat de omstandigheden er zich eindelijk toe lenen.

Een ander middel om de vrije tijd van de senioren, vooral van de mindervaliden, te verrijken is hen te laten kennismaken met de schatten van ons kunstpatrimonium bij voorbeeld. Hiertoe zouden de verplaatsingsmogelijkheden moeten vergemakkelijkt worden.

Kortom door de solidariteit van ieder van ons kan de derde leeftijd tot volle bloei komen, een levensfase zijn waarin ieder gewoon zichzelf is in de samenleving die hij hielp opbouwen en waarvan hij een volwaardig lid blijft.

Dit is het opzet van de week van de derde leeftijd ... en van alle daaropvolgende weken ...

**VOOR EEN ZINVOLLE
TIJDSBESTEDING**



**10-17
NOV. 1974**

**week van de
3^e LEEFTIJD**

DE STOOMTRAM IN NEDERLAND

Wij ontvingen ter bespreking het boekje « De Stoomtram » door W.J.M. Leideritz, die reeds de geschiedenis van de paardetram in Nederland schreef.

Deze keer beschrijft de h. Leideritz de glorie van de stoomtram, zijn « denderende » start, zijn opgang, zijn wederwaardigheden en ondergang. Het knap geschreven relaas bevat menig verrassend detail en vele sappige anekdotes, zodat het hier om boeiende lectuur gaat.

Het werkje is rijk geïllustreerd met foto's van stoomtrams van allerlei types, waaronder sommige van Belgische afkomst zijn en die de grensgebieden bedienden. Het bevat eveneens een gedetailleerde lijst van de geëxploiteerde stoomtramlijnen, met de data van aanvang en stopzetting van de exploitatie.

(80 blz. - 5,50 gulden - P.R.-Nederland nr 508.609 - Uitgeverij « De Alk », Rozenstraat 22, Alkmaar, Nederland).

RISICO'S MOETEN WORDEN AANGEGEVEN « VOORKOMEN IS BETER DAN GENEZEN »

« Sire, men heeft gedreigd mij te doden », zei Triboulet eens tegen Frans I van Frankrijk.

De koning die veel van zijn nar hield stelde hem gerust : « Als iemand zou durven jou te doden », zei hij, « dan zou ik hem binnen het daaropvolgende kwartier laten ophangen ».

« Ah! Sire », riep Triboulet uit, « ik zou het op prijs stellen wanneer dit kon gebeuren in het voorafgaande kwartier ».

(N.V.V.A.)



HERFSTWANDELING IN EN OM HET ZONIËNWOU

Het Zoniënwoud is de groene long van Brussel en Brabant, waar zorgvuldig dient over gewaakt te worden, vooral in deze tijd van milieuverontreiniging en verdwazing.

In ieder seizoen is een wandeling door Zoniën een genot van het hoogste gehalte; wij raden de herfst aan, die grote kleurentovernaar die het bos in een weelde van tinten zet.

Herfst in het Zoniënwoud betekent de wind die rond de rechte beukenstammen speelt, de geur van rottende bladeren, de humusgrond die vetzig en zwaarder wordt. Men kan verschillende wandelingen ondernemen, want door het woud werden talrijke wegen getrokken. Men schafte zich vooreerst een wandelkaart aan en dan kan men op weg, beschermd door stevige, waterdichte schoenen of laarzen en door regenjas. Een genot is het te vechten met de natuurelementen, tevens genietend van zoveel schoons.

Herhaalde malen werden door de mens aanslagen gepleegd op dit prachtige bezit, dat vele buitenlandse hoofdsteden ons benijden. Van de oude « Carbonaria Sylva », het vroegere « Kolenwoud », blijft niet veel meer over, want het is thans grotendeels een aangelegd bos. In de middeleeuwen werden er op grote schaal bomen gekapt en in de 16de en 17de eeuw werd het geplunderd door de bezettingslegers, die het soms als slagveld gebruikten. Voor zijn nooit ondernomen aanval op Engeland, liet Napoleon ca 20.000 eiken vellen en toen de Franse Keizer te Waterloo zijn beslissende nederlaag leed, stond een gedeelte van zijn troepen in het Zoniënwoud opgesteld. Leopold II liet dwars door het bos de Tervurenselaan aanleggen, die van Brussel naar zijn zomerverblijf te Tervuren leidde. En in onze tijd liggen de wegeaan-

leggers voortdurend op de loer om het bos nieuwe aderlatingen toe te dienen.

Maar de mens heeft niet alleen vernield in het Zoniënbos, hij heeft er gelukkig ook opbouwend werk verricht. In 1727 maakte men zich ernstig ongerust over de geleidelijke teloorgang van het bos en werd tot restauratie besloten door middel van aanplantingen met beuken. Maar pas in 1843, na nog enkele laatste rooiingen, werd het bos ten slotte gered. De Belgische Staat kocht het aan en vertrouwde er het bestuur van toe aan de dienst van Waters en Bossen. Er bleven toen nog slechts 4.400 ha over van dit geweldig bebost gebied.

Bos en omgeving waren een « broedplaats » voor denkers en kunstenaars. Verscheidene kloosterorden hebben zich destijds in deze groene weelde gevestigd: de cisterciënzerinnen stichtten er Terkameren in 1201, de dominicanessen 's-Hertoginnedal in 1261, de augustijnen de priorij van Groenendaal in 1343 en het Rood Klooster in 1367 en door toedoen van Isabella werd er in 1626 een kapucijnenklooster gebouwd. Van de priorij van Groenendaal was de grote mysticus Jan van Ruusbroec de stichter en de eerste prior. Schilder Hugo van der Goes kwam rust zoeken in het Rood Klooster en stierf er krankzinnig in 1482. Keizer Karel vertoefde vaak in Groenendaal en Rood Klooster en liet in het bos menige jachtpartij met grote luister inrichten. Karel van Lotharingen vestigde te Tervuren zijn zomerresidentie en gedurende 30 jaar was hij een trouwe bezoeker van het bos.

Grote schilders hebben het Zoniënbos op het doek gebracht. De Fluwelens Brueghel (1568-1625) was herhaaldelijk op wandel in het bos en op tal van zijn schilderijen staat het afgebeeld. De

Frans beeldhouwer Rodin liet er zich door bekoren. Rik Wouters (1882-1916) heeft in de nabijheid, op de Citadel te Bosvoorde, gewoond en gewerkt. René Stevens (1858-1938), wiens monument naast de Keizersbron te Oudergem staat, was een van de grote verdedigers van dit natuurschoon. Alfred Bastien heeft er geleefd en geschilderd.

Aan de rand van het Zoniënbos, nl. te Overijse, werd een van onze grote humanisten en filologen geboren. Het gaat hier om Justus Lipsius (1547-1606), wiens bronzen borstbeeld fier op het naar hem genoemde plein prijkt. In één van zijn brieven schrijft Justus Lipsius in 1600 aan zijn vriend Jan van den Wouwer: « Ik ben geboren te Overijse, een gemeente die door haar lucht, haar vijvers en haar ligging zeer aantrekkelijk is ». Deze woorden zijn in niets verouderd, want ze gelden nog heden ten dage. Men kan er even stil staan bij het prachtige gemeentehuis, de kerk en de aloude Kellebron, om dan het centrum te verlaten en te genieten van de heuvels, de vele vijvers (met allerlei watervogels), de ontelbare bronnetjes en landschappen. Naaldbomen, knotwilgen, rode beuken, kasteeltjes, de druiventeelt, holle wegen... Het landschap is zo verscheiden en zo rustig en nodigt uit tot herademing en verpozing, zodat wij kunnen ontsnappen uit ons al te druk levenspatroon.

Tot het beschrijven van alle bezienswaardigheden in de omgeving van het Zoniënbos overgaan, is onmogelijk binnen het bestek van een tijdschriftartikel. Voor dergelijke opdracht zou nauwelijks een boek volstaan. Toch willen wij het hier nog hebben over een van de interessantste gemeenten van ons land, nl. Tervuren, dat men ook wel eens — « lichtjes » overdreven — het Belgische Versailles genoemd heeft. De Brabantse hertogen, Karel V, de aartshertogen Albrecht en Isabella, prins Karel van Lorreinen, vertoefden er vaak op het sinds lang verdwenen slot. Van het kasteel van Tervuren, door Jozef II geslecht in 1781, staan nog slechts enkele bijgebouwen overeind, o.m. de slotkapel en het complex dat als karzerne dienst doet.

De naam van Leopold II zal voor altijd verbonden blijven met die van Tervuren.

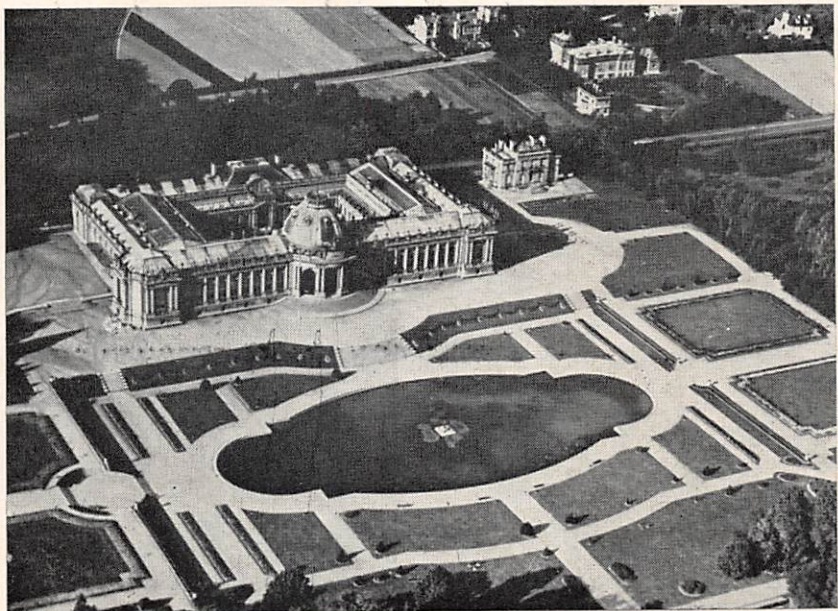
Op 1 mei 1867 kwam keizerin Charlotte (zuster van Leopold II en weduwe van Maximiliaan van Mexico), die na de tragische dood van haar echtgenoot krankzinnig was geworden, zich definitief vestigen op het ex-paviljoen van Oranje. Het gebouw brandde helemaal uit in de nacht van 3 op 4 maart 1879. Ter gelegenheid van de koloniale tentoonstelling van 1897 te Tervuren, werden de puinen van het paviljoen opgeruimd en liet Leopold II op die plaats het eerste (Congo-)museum aanleggen. Het huidige Museum voor Midden-Afrika werd gebouwd tussen 1904 en 1909 en werd officieel ingehuldigd — niet door Leopold II die het niet meer heeft meegemaakt (stierf op 17-12-1909) — maar door Albert I op 30-4-1910. Een ander interessant monument is de ba-



rokke slotkapel of St-Hubertuskapel die naar het plan van Coeberger, door de aartshertogen Albrecht en Isabella, werd gebouwd.

Grote namen uit onze kunstwereld zijn met die van Tervuren verbonden. Architect Henry van de Velde woonde destijds in nr 1 van de Albertlaan, door hem gebouwd in 1930. Tervuren is altijd druk door schilders bezocht geworden. Van de « School van Tervuren » was de grote H. Boulenger (1837-74) de voornaamste vertegenwoordiger; verder nog: A. Asselberghs en E. Huberti.

Het in dit artikel beschreven gebied is gemakkelijk toegankelijk dank zij de bussen van de Buurtspoorwegen. De lijnen Brussel - Hoeilaart - Overijse - Waver en Brussel - Hoeilaart, beide met vertrek aan de Leopoldswijk te Brussel, alsmede de lijn Brussel - Hamme-Mille - Leuven, met vertrekken te Brussel-Noord (AB-station) en aan de Leopoldswijk, bieden vele mogelijkheden. Men kan dan in een van die typische Brabantse plaatsjes uitstappen voor een bezoek aan de bezienswaardigheden en voor een wandeling in wat men eens genoemd heeft: « het mooiste bos van Europa ».



Tervuren : het museum (Foto C.G.T.).

DE TELEFOON

Het woord « telefoon » werd afgeleid van twee Griekse termen : « télé » = ver en « phôné » = stem. Letterlijk betekent het dus : verre stem. Inderdaad, de telefoon is werkelijk een toestel dat ons toelaat van ver langs elektrische weg tot elkander te spreken.

Reeds vroeg zocht men naar middelen om de stem op grote afstand te doen klinken. Van in de oudheid had men opgemerkt dat vaste lichamen, hout b.v., beter geluidstrillingen overzetten dan de lucht.

We kunnen hier niet een volledig historisch overzicht geven van de telefoon. Toch willen we volgend markant feit hieruit aanhalen.

Een benedictijnermonnik van de abdij van Citeaux, dom Gauthey, legde in 1782 aan de Academie van Wetenschappen te Parijs een door hem uitgevonden akoestische telefoon voor. Zijn stelsel bestond in het leggen van lange, loden buizen tussen de twee eindposten. De klank in die buizen verliest weinig van zijn sterkte en dom Gauthey beweerde zelfs aldus te kunnen spreken op 100 km afstand. Er werd een proef genomen op 800 m lengte; men benuttigde de buizen van de waterleiding van Challet. De proef slaagde volkomen. De toestand van de schatkist liet echter niet toe de proef op groter schaal te ondernemen. Iedereen bewonderde de uitvinder... doch daarbij bleef het.

Wanneer men het woord telefoon uitspreekt, denkt men evenwel onmiddellijk aan Bell. « Ik heb het wonder der wonderen aanschouwd ! » riep Sir William Thomson in 1876 uit, op een vergadering van Britse geleerden. Hij kwam terug van de wereldtentoonstelling van Philadelphia en had aldaar gesproken en geluisterd in de eerste telefoon van Bell; deze had inderdaad een grote prestatie geleverd, al lijkt in onze moderne ogen het

overbrengen van geluid een eenvoudig iets.

Een telefoon bestaat uit twee hoofdonderdelen, de « overbrenger » en de « ontvanger ».

In de overbrenger steekt een klein, rond doosje, dat met korreltjes koolstof is gevuld. Het doosje is bedekt met een dun metalen plaatje, het diafragma. Als je voor het mondstuk of overbrenger praat, brengt je stemgeluid het diafragma in trilling. De heen en weer gaande beweging van het diafragma drukt de koolstofkorreltjes achtereenvolgens samen, en geeft ze dan weer ruimte om los te liggen.

Er is elektrisch contact tussen de telefoon van de persoon met wie je praat en je eigen telefoon. Als het diafragma de koolstofkorrels samendrukt, loopt er meer stroom door de draden; als de korrels losser zijn, loopt er minder stroom. De stroomintensiteit in de telefoondraden verandert dus voortdurend, als het diafragma trilt.

In de ontvanger zit ook een diafragma; dit bevindt zich voor een magneet. De kracht waarmee de magneet het diafragma naar zich toe trekt, is afhankelijk van de stroomsterkte. Als de trekkracht groot is, gaat het diafragma naar de magneet toe, en als die zwak is, springt het terug. De heen en weer gaande beweging van het diafragma maakt luchtgolven die je oor als geluid bereiken.

Omdat de stroomsterkte wordt bepaald door het diafragma in de overbrenger, trilt het diafragma in de ontvanger op dezelfde manier. Het geluid dat de overbrenger opvangt, is dus gelijk aan dit dat de ontvanger verwekt. Het resultaat is dus dat je geluid uit de ontvanger hoort komen, alsof het door de draden werd overgebracht.

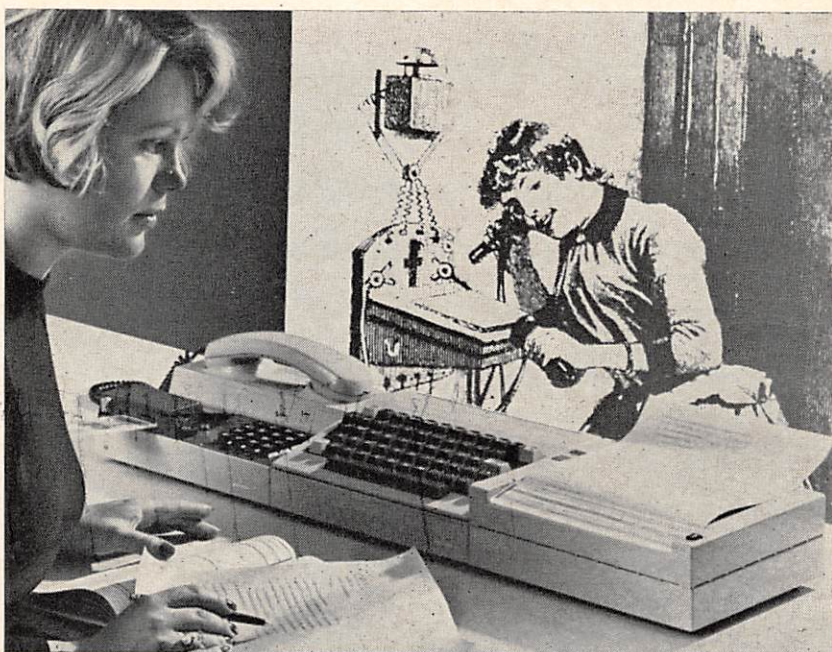
Zo zien er, bondig geschetst, de beginselen uit van de werking van de telefoon.

De onlangs doorgevoerde wijziging aan de telefoonnummers wijst erop dat er nog grote uitbreidingen te verwachten zijn in de telefonie. Een andere aanduiding hiervoor is het Belgisch grondstation voor telecommunicatie via satellieten. Te Lessive, in het zuidoosten van de provincie Namen, kan je kennismaken met dit station.

Een antenne met een diameter van 30 meter en een gewicht van 53 ton vormt de grote attractie van dit station. Via deze antenne en een satelliet, op 36.000 km hoogte, komt een telefoongesprek met de andere kant van de wereld thans in een oogwenk tot stand.

Te Lessive, waar men van 1 mei tot 30 september geleide bezoeken organiseert, kan men heel wat vernemen over een boeiend en actueel onderwerp : de telecommunicatie via de ruimte.

Allo, met Lessive ! Wanneer kom jij voor een bezoekje ?



Een fotografische opmaak met een telefoon van 1889 en een modern verfijnd toestel bruikbaar in verbinding met een computer (Perfoto Siemens).