

# ONZE BUURTSPOORWEGEN

---

---



De « Pont de Liège » te Bouillon. (Foto M. Doffagne, Bouillon)

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

MAART-APRIL 1975

30<sup>e</sup> JAARGANG - N<sup>o</sup> 175



Het autobussenpark van de N.M.V.B. telt thans meer dan 2.260 rytuigen, waarvan regelmatig het onderhoud dient verzekerd te worden. De verantwoordelijkheid hiervoor berust bij de dienst T/AT.

Deze dienst bestuurt tien werkplaatsen en een vijftigtal onderhoudscentra. Deze laatste zorgen voor het gewone onderhoud van de bussen na 2.500 km alsmede voor de herstelling van de kleine schaden. De herstelling van de grote schaden, het schilderen van de rytuigen en hun revisie om de 70.000 km worden in de tien werkplaatsen uitgevoerd.

Deze tien werkplaatsen, waarvan de gebouwen meestal uit een ander tijdperk dateren, worden geleidelijk gemoderniseerd. De nieuwe inrichting is geëindigd te Andenne, Kuregem, Kessel-Lo en Luik; zij is grotendeels te Destelbergen en te Merksem verwezenlijkt en zal eerstdaags te Eugies, Jumet, Hasselt en Oostende doorgevoerd worden.

In de werkplaats te Kessel-Lo, waarvan de onderhoudscentra te Chastre, Haacht en Leuven afhangen, zijn 9 wedde- en 67 loontrekkenden tewerkgesteld. Het personeel is er niet al te jong: de gemiddelde ouderdom moet ongeveer 50 jaar bedragen. Men onderhoudt, schildert en herstelt er 183 bussen van verschillende types, van de oudste tot de meest recente.

Wanneer men zich voor het gebouw bevindt, op een volledig nieuw geplaveide koer, heeft men de indruk met

nieuwbouw te doen te hebben. Niets laat toe te veronderstellen dat het een gemoderniseerd gebouw is: het heeft een nieuwe gevel met negen beglaasde tuimelpoorten vooraan en een tiende aan de rechterzijde.

De verrassing is nog groter wanneer men het gebouw zelf binnentreedt. De ruime hal, waar allerlei werkzaamheden uitgevoerd worden, schijnt helemaal nieuw; het is er net, ordelijk en klaar. Men hoort er slechts gedempte geluiden, men snuift er geen van die geuren op die dikwijls eigen zijn aan een werkplaats en een weldoende warmte komt u tegen.

Om dit resultaat te bereiken waren talrijke bouw- en aanpassingswerken vereist, alsmede een herinrichting van de arbeidsposten, nieuwe uitrustingen, enz... Feitelijk diende alles gereorganiseerd te worden.

Men begon de werken met de herstelling van het dak dat in zeer slechte staat was. Om de uitgestrekte werkruimte te bekomen (96 m op 62 m) moesten muren, kolommen, steunpunten afgebroken en schutsels, poorten, enz. verwijderd worden. Het doeltreffend gebruik van dwarsbalken met grote spanwijdte bracht een oplossing voor de steun van het gebinte en het dak.

Alle vloeren werden op hetzelfde niveau gebracht, wat de verplaatsingen over heel de oppervlakte en het nuttig gebruik van rollende toestellen vergemakkelijkt. Een nieuwe bevoering met rode olieverende tegels biedt een schoon uitzicht. Alles is nieuw geleverd:

muren, poorten, dakbekledingen, kolommen, gereedschapsmachines, enz.

Alle arbeidsposten zijn goed afgebakend met gele strepen op de grond. De verwarming geschiedt er door middel van vijf warmeluchtgeneratoren, waarvan er een met afgetapte smeerolie gevoed wordt.

De eerste tuimelpoort geeft toegang tot een brede gang die van het ene naar het andere einde van het gebouw loopt en o.a. aan de vrachtwagens toelaat rechtstreeks het magazijn en de plaatsen voor verzending en aankomst van materialen te bereiken. Links van deze gang treft men vooreerst een nieuwe hoogspanningscabine aan met verschillende afdelingen, die in staat is het hoofd te bieden aan alle huidige en toekomstige behoeften.

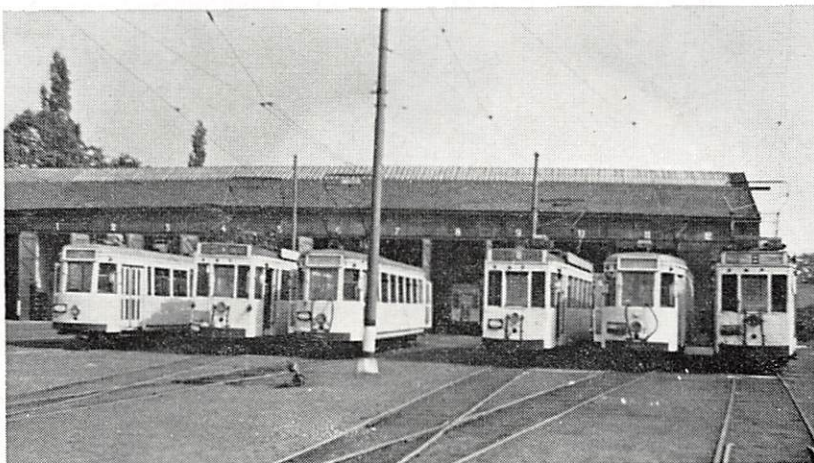
Daarop volgt het magazijn voor wisselstukken en toebehoren, waar alles gerangschikt is in goed gemerkte, kleine en grote vakken. Een hefruck van grote capaciteit vereenvoudigt de behandeling van stukken en goederen.

Achter dit magazijn liggen de bureaus van het weddetrekkend personeel, van de technische ingenieur die de werkplaats leidt, van de werkmeeester en de meester-gast. Deze lokalen werden ingericht met schutsels in geanodiseerd aluminium, ruim beglaasd, om een doorkijk op de eigenlijke werkplaats mogelijk te maken.

Vervolgens komt er een afdeling met een indrukwekkend aantal gemonteerde wielen, verticaal geplaatst en gereed voor het gebruik. Insgelijks staat er de machine voor het demonteren van de banden. Daarna volgt de arbeidspost van de stoffeerdere. En helemaal achteraan vinden we de infirmerie. Dit lokaal is volledig uitgerust om het de hulpverleners mogelijk te maken onder de beste voorwaarden de eerste zorgen te verstrekken aan de agenten die het slachtoffer zijn van een of ander ongeval. Er heerst een ideale temperatuur dank zij een afzonderlijk verwarmings-toestel.

De volgende vijf tuimelpoorten leiden naar vijf werkkuilen, die met elkaar verbonden zijn en over een ultramoderne uitrusting beschikken. Een vaste heftafel laat toe zware stukken omhoog en omlaag te brengen.

Iedere kuil bezit een rollende, pneumatische krik; hermetisch gesloten fluorescerende lampen zorgen er voor de verlichting en warme lucht wordt er aangevoerd. De uitlaatgassen van de bussen worden afgevoerd door middel van dikke buigzame slangen. Tussen



*Koer en werkplaats in 1960.*

(Foto P. De Backer)

iedere kuil is er een « balancer » met samengeperste lucht voor het grijpen.

Achter deze kuilen bevinden zich achtereenvolgens de arbeidspost van de mecaniciens en elektriciens, de gereedschapsmachines, de post van de plaatslagers en de schrijnwerkerij. Het valt op dat al de machines pas geschilderd zijn, dat de post voor het booglassen omringd is door schermen en dat de schaaafval opgezogen wordt naar een tweede gedeelte van het gebouw, waarvan verder sprake.

De zevende en achtste tuimelpoorten geven uit op de plaats waar de averijen worden hersteld. Verder, ter hoogte van de gereedschapsmachines, de carrosserie en de schrijnwerkerij, komt men aan de plaats waar de « grote averijen » hersteld worden. Er kunnen zes autobussen staan. Vier beweegbare heftoestellen, een per wiel, heffen de autobus in zijn geheel op en speciale in de hoogte regelbare steunen worden dan onder het chassis van het voertuig geschoven.

Zodoende kan men gemakkelijk aan alle delen van het rijtuig aan, wat een groot gemak voor de uitvoering van het werk biedt. Te noteren valt dat de genoemde steunen, aangenomen door een daartoe bevoegd officieel organisme, in serie te Kesel-Lo ten behoeve van alle werkplaatsen vervaardigd werden.

Ten slotte bereikt men de afdeling waar de autobussen geschilderd worden. Deze met goed beglaasde schut-sels afgesloten ruimte is volledig overdekt en voorzien van een zeer doeltreffend verluchtingssysteem. Twee autobussen kunnen er tegelijkertijd geschilderd worden.

Door de negende tuimelpoort komt men in het lokaal waar de automatische reinigingsinstallatie voor autobuschassis (niet verwarren met de carrosserie van de autobussen) gelegen is en in het lokaal voor de stoomreiniging van onderdelen. De installatie voor de reiniging van autobuschassis wordt verder in dit blad afzonderlijk behandeld.

Wat de tiende en laatste tuimelpoort betreft, aan de zijkant, zij geeft toegang tot de afdeling « grote averijen », de « schilderwerken », het tweede gedeelte van het gebouw (62 m × 22 m) en een grote koer, aan de achterzijde van de eigendom van de N.M.V.B. gelegen.

Dit tweede gedeelte is bestemd als nationaal magazijn voor de gerecupereerde grote onderdelen. Twee loopkranen van 5 ton zijn er voorhanden. Hier bevinden zich ook de apparatuur voor het opzuigen van de schaafrullen der schrijnwerkerij en de grote schaafbank voor de aanmaak van spoornaalden.

Tegen het gebouw aan liggen kleine magazijnen voor de oliën en vetten, de ontvlambare produkten, de nieuwe banden, de verzoolde banden, het non-ferroschroot, de archieven, enz.

Op de grote koer achteraan (55 m × 20 m) werden eertijds de buiten dienst gestelde voertuigen afgebroken. Om deze koer werden een steunmuur van 0,80 m hoogte en een omheining met betonplaten en -palen aangebracht. De verschillende soorten schroot worden er goed onderscheiden opgeslagen. Daar staan ook onder dak in open lucht



*Vier beweegbare heftoestellen die een autobus omhoogtillen.*

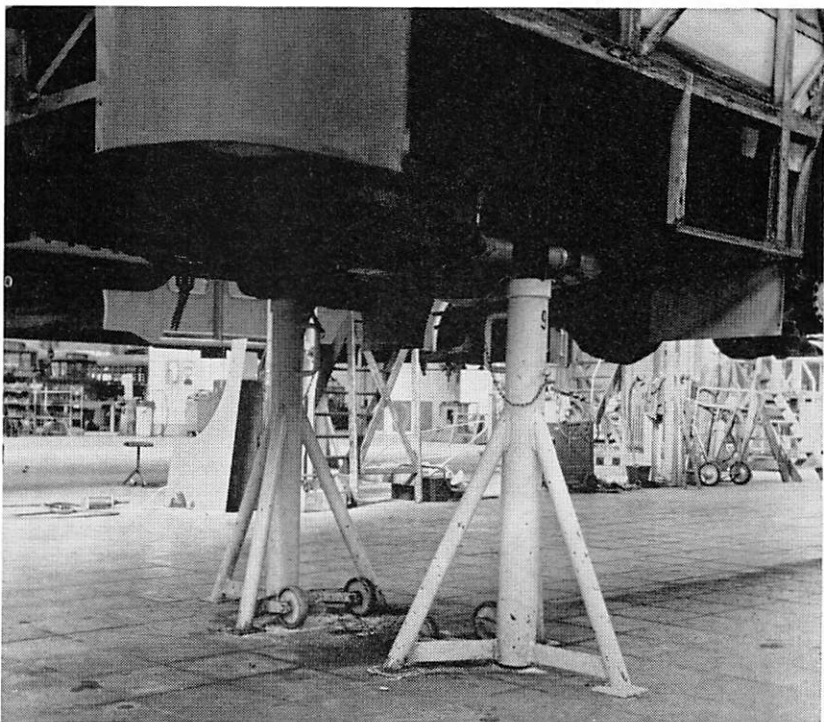
(Foto Vandermotte, Leuven)

de zuurstof- en acetyleenflessen, wat het gevaar bij ongeval beperkt.

Op te merken valt dat speciale schikkingen moesten getroffen worden voor de afvloeiing van het regenwater van de koer, daar de openbare riolering meer dan 200 m verwijderd is. De koer werd gekasseid zonder de voegen te dichten, ten einde een normale infiltratie van het water in de grond te vergemakkelijken. Het water dat op deze wijze niet wegvloei, wordt opgevangen

in een centrale watergreppel, die in het midden van de lichtjes hellende koer werd aangelegd. Het water dat uit deze greppel komt, wordt opgeslorpt door een zinkput met een diameter van 2,5 m en een diepte van 5 m. Deze oplossing is doeltreffend gebleken tijdens de uitzonderlijke regenval van de laatste maanden.

In hetzelfde verband is er te vermelden dat de strengste normen in acht werden genomen wat betreft de lozing



*Een autobus geplaatst op steunen, te Kessel-Lo vervaardigd.*

(Foto Vandermotte, Leuven)

van de afvalwaters; olieafscidders en vetvangers o.a. voorkomen de vervuiling van de nabijgelegen waterlopen.

\*  
\*\*

In het kader van dit artikel kon vanzelfsprekend niet in detail getreden worden en werd alleen het essentiële vermeld.

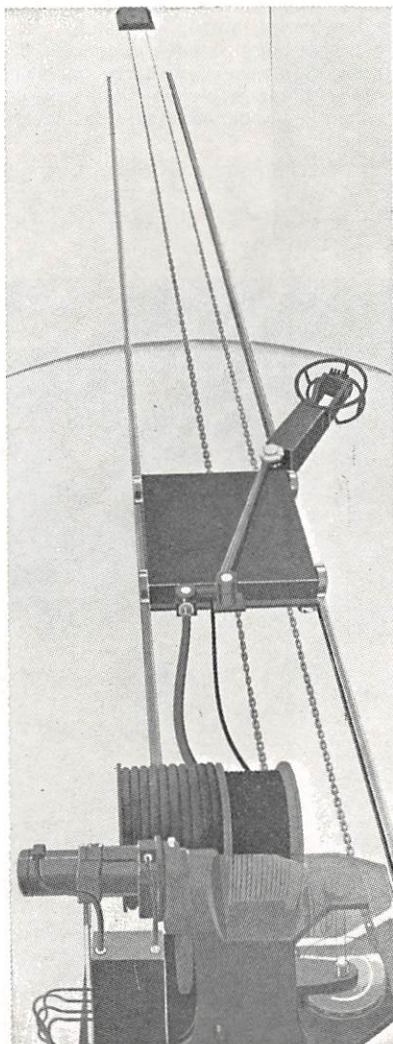
De werkplaats te Kessel-Lo is thans een voorbeeld van vooruitgang en zou model kunnen staan voor vele bedrijven. Weliswaar beschikte men er over voldoende plaats om de reorganisatie onder de beste voorwaarden door te voeren, wat elders niet altijd het geval is. Men moet evenwel toegeven dat alle geboden mogelijkheden volledig werden benut.

Wijzen wij er uiteindelijk op dat alle transformatie- en moderniseringswerken zonder onderbreking van de normale werkzaamheden werden uitgevoerd. De modernisatie van de werkplaats te Kessel-Lo is voorzeker een prachtige verwezenlijking, die de Directie van de Technische Diensten heeft tot stand gebracht.



*Gezicht op de bureaus waarbij men zich een idee kan vormen van de klaar- en netheid die in de werkplaats heersen.*

(Foto Vandermotte, Leuven)



## AUTOMATISCHE REINIGINGSINSTALLATIE VOOR AUTOBUSCHASSIS

Enkele maanden geleden werd een automatische reinigingsinstallatie voor autobuschassis in de werkplaats te Kessel-Lo ingericht. Dergelijke installatie mag niet verward worden met de wasapparaten die sinds enige tijd gebruikt worden voor het reinigen van de carrosserieën.

De nieuwe installatie reinigt dit deel van het rijtuig waarop de carrosserie rust, nl. het chassis. Het chassis en alle rijtuigonderdelen die daaraan vastgemaakt zijn, bevinden zich onderaan het voertuig en zijn dientengevolge aan het opspatten van water, slijk, zout, enz. blootgesteld. Zij geraken dus in het algemeen vlugger vervuild dan de overige delen van het rijtuig.

Tot nog toe werd de reiniging van de chassis in onze werkhuizen met de hand uitgevoerd, hetgeen weinig doeltreffend bleek ondanks de meerdere werkdagen die hiervoor soms nodig waren.

De nieuwe machine te Kessel-Lo verricht hetzelfde werk in minder dan twee uur. Zij doet dit automatisch volgens

programma en, na de indienststelling, slechts met een oppervlakkig toezicht.

Het voornaamste deel van de machine bestaat uit een wagentje met bewegende arm die aan het uiteinde voorzien is van zeven beweegbare sproeiers; deze sproeiers spuiten water onder druk. Het 19 cm hoge wagentje gaat heen en terug onder het rijtuig over op de vloer bevestigde geleidingsrails. Op de terugweg van het wagentje wordt het water onder hoge druk (41 kg) voortdurend tegen het chassis gespoten.

Door het feit dat de arm van het wagentje beweegbaar is, de sproeiers beweegbaar zijn en het water onder hoge druk met de snelheid van 40 liter per minuut gespoten wordt, is het chassis grondig gereinigd. Een waterslang en een slang voor samengeperste lucht zijn met het wagentje verbonden dat door een gesloten-kettingsysteem voortbewogen wordt. De slangen rollen zichzelf op, op een rotatiestroom, die zich bij het bedieningspaneel bevindt.

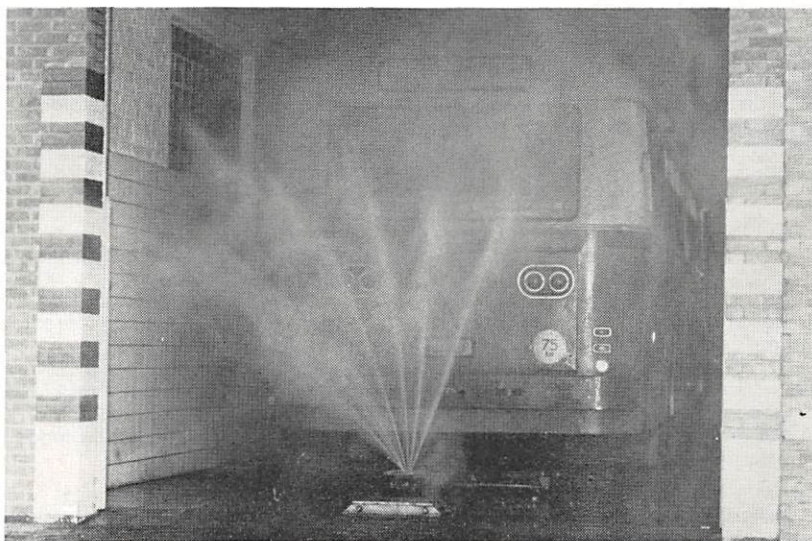
De snelheid van het wagentje wordt automatisch door een programmatische schijf geregeld. Deze schijf is opgevoerd voor ieder type van rijtuig in het bijzonder, in functie van de rijtuigonderdelen die min of meer lang moeten be-

*Schema van de apparatuur.*

sproeid worden. Twee dikke stopblokken aan iedere zijde van de geleidingsrails voorkomen dat het rijtuig de juiste plaats van opstelling zou overschrijden.

Men gebruikt gewoon water zonder er reinigingsmiddelen aan toe te voegen. Te Kessel-Lo werd achteraan in het lokaal een vergaarbak voor 4.500 liter aangelegd. Het bedieningspaneel, de waterpomp, de rotatietrommels voor de slangen, enz. zijn in een belendend lokaaltje ondergebracht.

Al de manoeuvres worden geleid aan het elektrisch bedieningspaneel, dat o.a. de controle-apparatuur voor de motor en de snelheidsregelaar omvat.



*De sproeiers in werking.*

## HET BATTERIJENLOKAAL VAN DE WERKPLAATS TE ANDENNE

De werkplaats te Andenne staat in voor het onderhoud van 231 autobussen. De batterijen van deze autobussen dienen regelmatig onderhouden en vervangen te worden; om deze werken uit te voeren werd er een speciaal lokaal voor ingericht en uitgerust.

Men maakt er de nieuwe batterijen klaar, die in het magazijn opgeslagen zijn. Ten einde het opbergen ervan mogelijk te maken, worden deze batterijen ons inderdaad « droog » geleverd, namelijk zonder elektrolyt. Deze oplossing is samengesteld uit ongeveer 17 % zwavelzuur en de rest gedistilleerd water.

Anderdeels worden er alle batterijen naartoe gebracht om nagezien te worden. Men onderzoekt of men ze op-

nieuw kan laden of dat ze voor schroot bestemd zijn.

Het is gevaarlijk zonder de nodige voorzorg met zwavelzuur om te gaan en het laden van een batterij veroorzaakt giftige gasafscheidingen. De installatie te Andenne werd ontworpen om deze gevaren zoveel mogelijk uit te schakelen. Men onderscheidt er twee arbeidsposten: deze van het vullen en reinigen van de batterijen en deze van het laden van de batterijen.

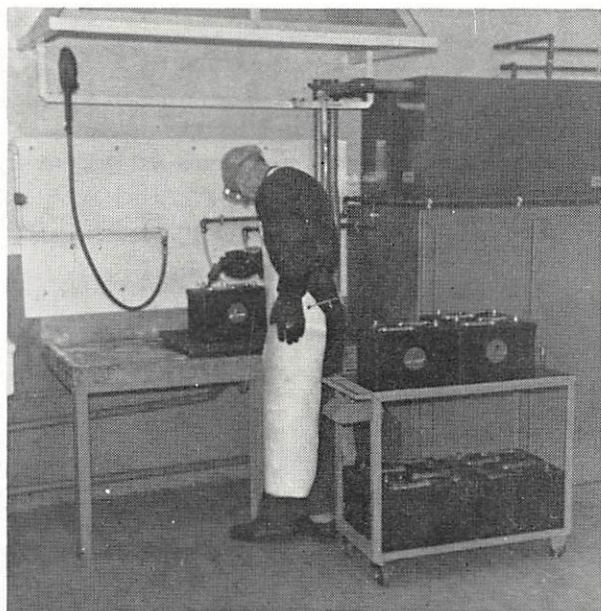
### HET VULLEN EN REINIGEN

De mandfles met zwavelzuur wordt op een houten vloer geplaatst; hierin wordt een plastic slang gedompeld

die aan een zuurvaste handpomp verbonden is. Door middel van deze laatste gebeurt de overtapping in een gesloten plasticen bak naast de werktafel. Men gaat op dezelfde wijze te werk voor het gedistilleerd water.

Twee aparte leidingen voeren het water en het zwavelzuur naar het midden van de werktafel, die met lood bekleed is en waarop de batterij geplaatst wordt. Het vullen kan gebeuren zonder een van de vochten aan te raken want de slang eindigt op een gietuit die automatisch tot stilstand komt.

De batterij wordt aan de buitenzijde gereinigd en gewassen door middel van een borstel die met de stadswaterleiding verbonden is. Het drogen gebeurt met opslorpend papier dat uit een verdeler komt.



*De post voor het vullen.*



*De post voor het laden.*

Boven de werktafel hangt een grote plastic rookkap; daarin bevindt zich een krachtige, plastic ventilator die de zuuruitwasemingen, vrijgekomen bij het vullen van de batterijen, opzuigt. Tijdens het werk draagt de aangestelde een schort, veiligheidsbril en -handschoenen.

### HET LADEN

Deze arbeidspost staat vlak tegenover de post voor het vullen en reinigen. Acht daartoe speciaal gebouwde wagens laten toe tegelijkertijd acht batterijen op te laden. Iedere wagen, met een bekleding in lood, is voorzien voor een batterij van 4 elementen van 6 volt.

Na hun vulling en reiniging worden de batterijen op deze wagens geplaatst en gebracht naar de post voor

het laden, die een nog grotere rookkap heeft dan de post voor het vullen. Deze kap is eveneens voorzien van een ventilator met een grote zuigkracht om alle zuuruitwasemingen en waterstofgassen, die zich tijdens het laden van de batterijen vrijmaken, af te voeren. Men noteert dat het wegzuigen van de dampen voor iedere kap afzonderlijk geregeld wordt.

Vooraan op de kap zijn acht panelen bevestigd, één per wagen. Op elk van deze panelen bevinden zich een contact voor het laden, een ampèremeter en een schakelaar. De stopcontacten voor de lading worden door een krachtig automatisch apparaat, merk Westinghouse Spidwest 3, bevoorrad, dat een snelle of een trage lading mogelijk maakt.

Tijdens het laden levert het automatisch apparaat elektrische stroom aan de batterij die deze in chemische

energie omvormt; het tegenovergestelde doet zich voor wanneer men stroom van de batterij afneemt.

\*  
\*\*

Vermelden we nog dat het batterijenlokaal, met een oppervlakte van ong. 20 m<sup>2</sup>, een hermetische fluorescentieverlichting met hoog rendement heeft (8 lampen van 65 W) en dat twee grote vensters bijdragen tot een nog betere verlichting van het lokaal. Ten slotte dient vermeld te worden dat een nooduitgang naar buiten toelaat het lokaal in iedere omstandigheid te verlaten.

Het lijkt geen twijfel dat alle schikkingen en voorzorgsmaatregelen getroffen werden om er het werk onder de beste voorwaarden en met de grootste veiligheid te kunnen uitvoeren.

## Indiensttreding van drie broeders



*De gebroeders Coopman.*

In iedere Groep treft men agenten aan die tot dezelfde familie behoren: vader en zoon, oom en neef, broeders, enz. Er zijn er ook die zich van vader op zoon ten dienste van de Nationale Maatschappij gesteld hebben. En soms kan men vaststellen dat bijna heel een familie bij de N.M.V.B. werk vond.

Dat drie broers tegelijkertijd in dienst treden heeft zich naar ons weten waarschijnlijk nog niet voorgedaan. En dat ze alle drie als AB-bestuurders in dezelfde stelplaats te werk gesteld zijn, denken wij als een uitzonderlijk feit te mogen bestempelen. Deze toestand doet zich thans in de Groep West-Vlaanderen voor.

Het verhaal begint op zaterdag 21 september 1974, op een huwelijksplechtigheid in het gezin van P. Millecam-Coopman, AB-bestuurder van de stelplaats Assebroek.

Aan het traditionele avondfeest namen ook vele buurtspoorwegagenten deel. Het is dan ook niet verwonderlijk dat er o.a. over de « Buurtspoorwegen » gesproken werd en het moet wel zijn dat sommige aanwezige jongeren er door geboeid werden.

In de daaropvolgende week bood zich inderdaad op de personeelsdienst van de Groepsdirectie drie dagen na mekaar telkens een genaamde Coopman als werkzoekende aan.

Het bleken drie broers te zijn, neven van de familie Millecam-Coopman, die zich kandidaat stelden voor de betrekking van AB-bestuurder.

Zij namen samen aan het gebruikelijk examen deel waarvoor zij alle drie slaagden, hetgeen eveneens waard is onderstreept te worden.

Einde 1974 traden zij alle drie in dienst in de stelplaats Kortrijk. Het werk bevalt hen en zij hebben zich, ieder op zijn manier, aan hun nieuw midden aangepast.

Wij heten de gebroeders Coopman hartelijk welkom en wensen hun veel geluk in hun nieuwe loopbaan.

# Het praatje van Chef Trambus

**TRAMBUS :** Goedemorgen, Karel. Je bent een tijdje afwezig geweest in het magazijn, niet ?

**MAGAZIJNIER :** Ja, chef. Ik heb immers over enkele weken bij het tillen van een krat een kwetsuur aan de rechterhand opgelopen.

**T. :** Men kan niet voorzichtig genoeg te werk gaan bij het opheffen van lasten en voorwerpen. Je weet goed dat materieel, grondstoffen en produkten worden verplaatst, ingepakt, opgesteld, verzameld, geheven en opgeslagen. Maar weet je dat deze verrichtingen meer ongevallen veroorzaken dan vallen, werken aan machines of besturen van voertuigen ?

**M. :** Ik heb er mij in ieder geval nu rekenschap van gegeven dat men zelfs geen voorwerp mag oprapen zonder erbij na te denken.

**T. :** Inderdaad, het laden en lossen is uit oogpunt van veiligheid een wetenschap op zichzelf. B.v., alvorens een last te tillen, dient men deze eerst te onderzoeken op gewicht, splinters, spijkers, scherpe kanten, onstevige bodems, enz. Bekijk of de last kan gaan glijden of moeilijk te tillen is en bescherm je handen.

**M. :** Het is mijn fout zware lasten alleen te willen opnemen.

**T. :** Wanneer de last te zwaar of te onhandig van omvang is, vraag dan om hulp. Zet om te tillen de voeten elk aan één kant. Zorg dat je de last goed vasthebt. Til dan langzaam met behulp van de benen en niet met de rug. Als men met meer personen tilt, moet één man de aanwijzingen geven. De hande-

lingen van allen moeten gelijktijdig verlopen. Om een vat of een ton voort te rollen, houd dan niet de handen aan de buitenkant, want in een doorgang zouden zij geklemd kunnen raken. Als je een lang voorwerp op de schouder draagt, houd dan de voorzijde iets omhoog.

**M. :** Wat ik bijzonder gevaarlijk vind, dat zijn kisten of pakken samengebonden door middel van metalen banden.

**T. :** In dat geval zijn veiligheidshandschoenen en -bril aan te raden. Ga op het moment dat je knipt naast het pak staan. Je moet steeds in de eerste plaats aan persoonlijke bescherming denken. Het verdient daarom in de meeste gevallen aanbeveling, bij laden en lossen, handen en voeten te beschermen. Soms is het ook nodig ogen en hoofd te beschermen en een lederen voorschoot te dragen.

**M. :** De oorzaak van mijn ongeval wijt ik toch vooral aan het feit dat er een ander voorwerp in de weg stond.

**T. :** Oppassen, man ! Men moet steeds zorgen voor vrije doorgangen. Signaleer daarom gevaarlijke punten en wees bijzonder voorzichtig op trappen, afdalingen en schuine vloeren. En als je loopbruggen moet gebruiken, leg deze dan stevig vast. Overtuig je ervan dat ze niet glad zijn geworden door water, vet of ijsvorming.

**M. :** Inderdaad, chef, er komt heel wat bij kijken wanneer men een werk met verstand wil uitvoeren.

**T. :** Jij kan er over meepraten, beste vriend. Waar het hoofd faalt, moet de hand... of iets anders het ontgelden.

## HONDERD JAAR TRAMEXPLOITATIE IN ANTWERPEN EN RANDGEMEENTEN

In « Onze Buurtspoorwegen » nr 160 van september-oktober 1972 werd het eerste deel van het door E. Keutgens geschreven boek « Honderd jaar tram-exploitatie in Antwerpen en randgemeenten (1873-1973) » besproken. Wij kunnen thans onze lezers het verschijnen binnen afzienbare tijd van deel 2 van dit standaardwerk aankondigen.

Dit tweede deel behandelt de tram-exploitatie in Antwerpen en randgemeenten tijdens de periode 1902-1973. In een aantal hoofdstukken worden nog gegevens vermeld tot en met 1974 inbegrepen.

Een greep uit de inhoud leert ons dat wij te doen hebben met een veelzijdig studiewerk : de verschillende exploitatiemaatschappijen, de verbouwing en de elektrificatie van het paardetram-net, het tram-, trolleybus- en autobus-net, de tram- en autobusdiensten tijdens de Wereldtentoonstelling van 1930, de penetratie van de buurtspoorweglijnen in Antwerpen-Stad, de tarieven, het rollend materieel, de exploitatiegebouwen, de pre-metro, enz.

Het boek, dat meer dan 500 blz. en 275 illustraties telt, komt pas in juni 1975 van de pers, daar de auteur het verschijnen afhankelijk maakte van de openstelling van de pre-metro. In het boek zal immers als sluitstuk een verslag van de plechtige ingebruikstelling opgenomen worden.

Deel 2 van « Honderd jaar tram-exploitatie in Antwerpen en randgemeenten » kan bekomen worden door storting van 750 F op de postrekening nr 000-0453476-01 van E. Keutgens, Lange Van Ruusbroecstraat 44, 2000 Antwerpen.

## Eerlijk duurt het langst

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

### ANTWERPEN

**Broechem :** Celis F. (armbandhorloge), Bruynseels R. (geldbeugel + 651 F), Moils J. (brieven tas + 520 F).  
**Hoogstraten :** Geeraer L. (brieven tas + 791 F).  
**Tjalkstraat :** Lauwerens G. (foto toestel met bijhorigheden).  
**Turnhout :** Bastiaensen J. (brieven tas + 15.160 F).

### OOST-VLAANDEREN

**Destelbergen :** De Meester G. (1.000 F), Erauw W. (208 F + chequeboekje), Broeckhove R. (brieven tas + belangrijke som), Migom M. (700 F), Maes J. (1.730 F).  
**Hamme :** De Graef P. (2.622 F), Van Buyten B. (3.200 F).  
**Herzele :** Brisard R. (1.930 F).  
**St-Niklaas :** Van Raemdonck G. (604 F).

### HENEGOUWEN

**Charleroi :** Roquiny A. (handtas + 1.590 F), Daumery A. (brieven tas + 2.506 F).  
**Châtelet :** Neus R. (1.000 F), Steinier L. (brieven tas + 3.500 F).  
**Jumet :** Walrave J.-C. (uurwerk).

### NAMEN - LUXEMBURG

**Forville :** Liban R. (18.825 F).  
**Mariembourg :** Magain A. (1.708 F).  
**Namen :** Bouchat E. (651 F), Hubeaux J. (2.758 F), Jergeay R. (uurwerk), Poncelet G. (uurwerk).  
**Onoz :** Lorge A. (4.110 F + uurwerk).

### LUIK

**Luik-St-Gilles :** Tosi (1.060 F).  
**Omali :** Dabee P. (1.163 F), Duchesne (536 F), Lemans (16.600 F).  
**Rocourt :** Debrus (1.095 F).

### BRABANT

**Dilbeek :** De Greef Th. (damestas + 1.080 F), Van der Heyden F. (brieven tas + 610 F), Rozeleir R. (geldbeugel + 161 F), Masfrancx G. (damestas + 7.540 F), Jonckheere G. (damestas + 12.036 F).  
**Leuven :** Van den Boom G. (geldbeugel + 1.950 F), Vandecan L. (handtas + 1.981 F).  
**Tielt :** Van Cauwenbergh H. (damestas + 2.400 F).  
**Ukkel :** Ringoet F. (geldbeugel + documenten + 451 F).

### LIMBURG

**Genk :** Bollen M. (damesuurwerk).  
**Hasselt :** Vanspauwen J. (herenuurwerk), Groven F. (draagbare radio), Ballet M. (1.310 F).  
**Lanaken :** Ignoul H. (1.250 F).  
**Maaseik :** Saelmans J. (802 F), Coenen T. (560 F).  
**St-Truiden :** Francis T. (2.627 F), Castro F. (600 F), Lammens G. (herenuurwerk).  
**Tessenderlo :** Meert E. (damesuurwerk).

### WEST-VLAANDEREN

**Kortrijk :** Vandamme P. (handtas + 1.304 F), Lothior J. (geldbeugel + 2.230 F), Catry R. (brieven tas + 1.851 F).  
**Oostende :** Naessens R. (brieven tas + 3.500 F), Soete M. (brieven tas + 5.044 F), Henryckx G. (brieven tas + 1.113 F).

## DE BELGISCHE BUURTTRAM IN BEELD

Dit is de titel van een album, uitgegeven in de reeks « oude prentkaarten » die reeds sinds verschillende jaren verschijnt en gewijd is aan een bepaald aantal Belgische gemeenten.

Het nieuwe album, dat volledig tweetalig is, heeft betrekking op het tram-materieel dat sinds de oprichting van de Nationale Maatschappij op het buurtspoorwegnet in dienst gesteld werd.

Meer dan 160 typische en karakteristieke afbeeldingen op prentbriefkaart-formaat geven de evolutie weer van dit materieel, aanvangend met de « paardetram ».

Alle prenten hebben verklarende onderschriften, in het algemeen met betrekking tot de aanwending van het voertuig.

Het door André ver Elst samengestelde album is gekartonneerd en gedrukt op glanzend papier. Hierdoor komen al deze « historische » documenten, die in de smaak zullen vallen van de liefhebbers, goed tot hun recht. (Prijs : 375 F, te storten op de rek. nr 410-0920261-45 van de Kredietbank, Antwerpen).

# NIEUWS VAN HET HOOFDBESTUUR EN VAN DE EXPLOITATIEGROEPEN

## Geboorten

### HOOFDBESTUUR

Ariane bij Badoux Chr. (Auvélais)  
Ellen en Esther bij Machon W. (Lanaken)

### ANTWERPEN

Inge bij Valckx St. (Wechelderzande)  
Johan bij Thys G. (Terhagen)  
Petra bij Van Vlasselae Fr. (Bonheiden)

### OOST-VLAANDEREN

Bianca bij Van der Straeten R. (Hamme)

### HENEGOUWEN

Noël bij Claes Cl. (Châtelineau)  
Mylène bij Stanson A. (Courcelles)  
Laurence bij Massart G. (Eugies)  
Michel bij Rochet M. (Marchienne)  
Isabelle bij Vanderick G. (Roux)  
Frédéric bij Vallez D. (Lobbes)

### NAMEN - LUXEMBURG

Raphaël bij Racquin R. (Andenne)  
Christophe bij Jacobs R. (Jambes)

### LUIK

Viviane bij Houben L. (Lantin)  
Délia bij Herzé G. (Beyne-Heusay)  
Frédéric bij Ancion A. (Latinne)  
Eddy bij Verlaine W. (Luik)

### BRABANT

Isabelle bij Eggerickx M. (Hoeilaart)  
Bart bij Heremans V. (Oetingen)  
Thierry bij Andries V. (Kampenhout)  
Valere bij Franken M. (Elsene)  
An bij Humblet Fr. (Haasrode)  
Bart bij Noël N. (Lot)  
John bij Bon E. (Manage)

### LIMBURG

Kurt bij Leynen R. (Beverlo)  
Luk bij Olietstelder J. (Stevoort)  
Jimmy bij Greunlinx J. (Maaseik)  
Nico bij Meert E. (Tessenderlo)  
Katleen bij Swinnen J. (Kuringen)

### WEST-VLAANDEREN

Jens bij Keygnaert R. (Brugge)  
Giovanni bij Bilaey Y. (Oostkamp)  
Andy bij Slabbinck R. (Zedelgem)  
Heidi bij Doom G. (Beerst)  
Jeroen bij Duynslager G. (Bredene)  
Cindy bij Haerincx W. (Knokke-Heist)  
Tamara bij Blomme I. (Oostende)  
Gweny bij Mollez J. (Ieper)

## Huwelijken

### ANTWERPEN

Crauwels M. met Mej. Tierens M.-Cl.

### OOST-VLAANDEREN

Van de Putte H. met Mej. Careel H.

### HENEGOUWEN

Serrano-Garcia J. met Mej. Itri L.  
Marescalk G. met Mej. Rosson M.-A.  
Beaumont Cl. met Mej. Tricot E.

### NAMEN - LUXEMBURG

Libion D. met Mej. Docquier C.  
Fayt F. met Mej. Grégoire B.

### LUIK

Bemelmans J.M. met Mej. Henrard A.  
Chaquoeu J.P. met Mej. Raskinet M.  
Foret J.P. met Mej. Collignon L.  
Distexhe G. met Mej. Bernard D.

### BRABANT

Hennaut J. met Mej. Stoclet M.  
Van Avermaet M. met Mej. Lengele N.  
De Smedt D. met Mej. Tielemans V.

## Gepensioneerde agenten in de groepen

### Maanden januari - februari 1975

#### Dienstjaren

#### ANTWERPEN

Frans F., AB-bestuurder-ontv. 47  
Dierckx J., AB-bestuurder-ontv. 46

#### OOST-VLAANDEREN

Balcaen V., stelplaatsoverste 1e kl. 44

#### HENEGOUWEN

Lambiotte F., ontvanger 23  
Petit C., gesch. werkmán 1e kl. 41  
Jadot R., ontvanger 47  
Gyssels E., ontvanger 37  
Gevenois R., wisselwachter 35

#### NAMEN - LUXEMBURG

Dubru L., AB-bestuurder-ontvanger 46  
Hernoux J., brigadier 45

#### LUIK

Chasseur M., el. geleider 49

#### BRABANT

Coosemans F., ontvanger 44  
Geets J., gespecialiseerd arbeider 27  
De Backer H., nachtwaker 47  
Pillet V., 1e controleur 48  
Van der Biest A., ontvanger 43  
Rooseleers F., gesch. werkmán 25  
De Smet P., ontvanger 40  
Coppens F., hoofdontvanger 48  
Appelmans A., gesch. werkmán 31

#### WEST-VLAANDEREN

Blondeel A., 1e gesch. arbeider 43  
Strubbe F., AB-bestuurder-ontv. 40  
Nassel A., halfgesch. werkmán 29  
Cyx J., ontvanger 27

## Sterfgevallen

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

### AGENTEN IN DIENST

Leeftijd

#### ANTWERPEN

Van Breda C., gesch. werkmán 63

#### HENEGOUWEN

Garnier L., AB-bestuurder 50

#### WEST-VLAANDEREN

Debal R., AB-bestuurder-ontvanger 54

### BEGUNSTIGDEN

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

### HOOFDBESTUUR

Deblir L., opsteller 92

### ANTWERPEN

Vervoort A., gesch. werkmán 83  
Mevr. Jans L., opsteller 72  
Van Massenhoven P., el. geleider 61  
Oorts K., ontvanger 67  
De Herdt C., ontvanger 69  
Peeters A., klerk 76  
D'Hondt J., gesch. werkmán 1e kl. 71

### OOST-VLAANDEREN

Heirwegh P., gesch. werkmán 88  
Clauw G., halfgesch. werkmán 71

### HENEGOUWEN

Poucet A., baanwerker 73  
Désier L., gesch. werkmán 1e kl. 73  
Derue A., el. geleider 77  
Hendrick G., brigadier 78  
Everaet G., machinist 73

### NAMEN - LUXEMBURG

Van Hoey G., AB-bestuurder-ontv. 75  
Godfroid L., klerk 2e kl. 86

### LUIK

Pluymers P., baanwerker 85  
Horne F., dienstchef 71  
Eben L., ontvanger 88

### BRABANT

Tielemans F., keurwerkmán 71  
Geysens A., ontvanger 80  
De Mesmaeker J.B., ontvanger 72  
Temmerman K., gesch. werkmán 68  
Loddewijckx F., el. geleider 93  
Blommaert L., el. geleider 80  
Geys F., ontvanger 72  
Van Leeuw J., ontvanger 71  
Robyn A., maneuver 76  
Pauwels H., el. geleider 71  
Vandevelde H., gesch. werkmán 62  
Moine P., el. geleider 92

### LIMBURG

Schroyen R., AB-bestuurder-ontv. 68  
Miermans W., AB-bestuurder-ontv. 70  
Eerlingen P., baanwerker 77  
Vanderhallen F., remmer 93

### WEST-VLAANDEREN

Merlevede D., gesch. werkmán 78  
Herreman O., AB-bestuurder-ontv. 69  
Verhaeghe G., ontvanger 72  
Doom V., ontvanger 79  
Vandevoorde R., AR-bestuurder 85  
Cosyn O., ontvanger 83  
Vollekint K., ontvanger 85

## ONZE BUURTSPORWEGEN

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. Vanderfaellie  
Wetenschapsstraat 14, 1040 Brussel

## HOOFDBESTUUR

De h. Bes E., tekenaar-opsteller, kwam op 1-1-1975 terug van de Groep Antwerpen en wordt hartelijk verwelkomd.

## HENEGOUWEN

Op 1-1-1975 werd de h. Etienne J.P., ingenieur, aangeworven.

## NAMEN-LUXEMBURG

Wij heten welkom aan Mevr. Sœur Chr., ponsster, komende van het Hoofdbestuur.

## LUIK

### De h. BOUSMANNE E., dienstchef 2e kl., werd gepensioneerd

In dienst getreden op 19-10-1933, werd de h. Bousmanne in 1939 onder de wapens geroepen en was hij van 1940 tot 1945 krijgsgevangene.



Hij hernam zijn werkzaamheden op 29-6-1945 in het bureau van de Boekhouding te Luik en werd achtereenvolgens, op 1-1-1946, tot klerk 2e kl. en, op 1-1-1948, tot klerk 1ste kl. benoemd. Dan volgde de « selectie » op 1-1-1955.

Dank zij zijn aanleg voor orde, precisie en organisatie klom hij op tot de graden van e.a. klerk op 1-1-1958 en van dienstchef 2e kl. op 1-1-1962.

De h. Bousmanne beëindigde zijn loopbaan als chef van de Boekhouding. Wij wensen dat hij lang van een welverdiende rust moge genieten.

De h. Daix G., controleur in de Groep Namen, werd naar de stelplaats van Warzée overgeheveld en bevorderd tot bewegingsoverste 2e kl.

## BRABANT

### De h. PILLET V., 1ste controleur, gepensioneerd

De h. Pillet V. trad op 16-5-1927 in dienst bij de N.M.V.B. als ontvanger. Aanvankelijk deed hij dienst op de lijnen van Leerbeek, Halle en Ninove, tot hij op 1-2-1940 benoemd werd tot controleur op de lijnen van Waterloo, Waver, Halle en Ukkel. Nadien was hij gedurende enkele jaren behulpzaam in de dienst « goederenverkeer » in de stelplaats van de Vander Meerenstraat.



Toen deze dienst afgeschaft werd, volgde zijn aanstelling op de lijn Brussel - Ninove. Vervolgens werd hij op 1 juli 1967 tot 1ste controleur benoemd. Deze verdienstelijke agent besloot zijn lange loopbaan als vertrekoverste op het Rouppelein, waar hij voor de reizigers een zeer vertrouwde figuur geworden was.

Wij wensen de h. Pillet veel geluk.

Mejs. Dressen M.L. en Bricchet M.J., ponssters, komende van het Hoofdbestuur, worden verwelkomd.

## WEST-VLAANDEREN

### Oppensioenstelling van de h. HAGHEBAERT A., dienstchef 2e kl.

De h. Haghebaert trad in dienst op 15 juli 1927 als hulpklerk en werd belast met het bijhouden van de ontvangsten van de lijn Oostende - De Panne en de hippodroomdiensten van Oostende (Wellington) en Bredene. Daarna werd hem de controle op de ontvangsten van de schuilhuisjes en weekabbonnementen toevertrouwd.



In 1929 verwierf hij het diploma van onderwijzer. Datzelfde jaar ook werd hij

tot klerk benoemd en op 1-5-1951 volgde zijn bevordering tot e.a. klerk (M.E. B.O.B.B.).

De h. Haghebaert deed zich de laatste jaren vooral opmerken door het opstellen van uurtabellen en dienstregelingen. Zijn bevordering tot dienstchef 2e kl. kwam op 1-1-1966.

Wij wensen hem en zijn echtgenote nog vele gelukkige jaren toe.

## NAAR EEN VERALGEMENING VAN HET « BUURTSPOORWEG »-TARIEF OP ALLE OPENBARE AUTOBUSDIENSTEN VAN DE N.M.V.B.

Bij de aanvang van de « Buurtspoorwegen » pasten de exploiterende maatschappijen meestal een verschillend tarief toe voor het reizigersvervoer. Naar gelang de spoorlijnen rechtstreeks door de N.M.V.B. geëxploiteerd werden, nl. van 1920 af, werd geleidelijk een eenheidstarief ingevoerd.

Het speciaal tarief van de kustlijnen bleef het langst van toepassing. Het werd van 1-1-1966 af vervangen door het buurtspoorwegtarief (barema nr I).

Op de openbare autobusdiensten, in vervanging van een spoorlijn, werd steeds het buurtspoorwegtarief toegepast. Op de andere openbare autobusdiensten daarentegen verschilde het tarief volgens de streek of de rendabiliteit van de onderneming. Na de laatste wereldoorlog werd op een bepaald ogenblik dit tarief berekend op een basis, gaande van 0,50 F tot 1 F per afgelegde km.

De Exploitatiedienst streefde steeds naar de veralgemening van de toepassing van het buurtspoorwegtarief op alle openbare autobusdiensten. Sinds de toepassing op 1 januari 1975 van barema nr I op tien diensten van de streek van La Roche en Houffalize, is het door deze dienst beoogde doel bijna bereikt.

Alleen hierna volgende diensten hebben nog « autobus »-tarieven :

- Maldegem - Aalter - Deinze;
- Ciney - Custinne - Ver;
- Ciney - Bonsin;
- Beauraing - Winenne - Felenne;
- Martelange - Neufchâteau - St-Hubert;
- Manhay - Luik;
- Luik - Athus;
- Libramont - Wellin;
- Nijvel - Marbais - Fleurus.

Men hoopt voor 1 juni 1975 deze tarieven te kunnen vervangen, met uitzondering van de diensten Luik - Athus en Libramont - Wellin die speciale gevallen zijn.

Het spreekt vanzelf dat de veralgemening van het buurtspoorwegtarief de administratieve werkzaamheden vergemakkelijkt, alsmede het werk van het personeel dat met de inning belast is. Maar eveneens het publiek vindt er baat bij want het buurtspoorwegtarief is dikwijls voordeliger dan het « autobus »-tarief :

- de vervoerprijzen zijn degressief;
- bepaalde categorieën reizigers genieten belangrijker verminderingen;
- interessantere voorwaarden voor het gebruik van abonnementen;
- voor de berekening van de abonnementsprijs, geldig op twee of meer diensten, worden de afstanden samengeteld, enz.

# MOOIE LOOPBANEN



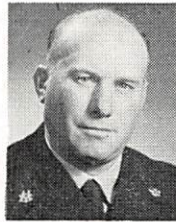
**H. De Backer**

Trad in dienst op 23-7-1927 en werd als nachtwaker te Overijse gepensioneerd.



**A. Melin**

Trad in dienst op 1-3-1929 en werd als elektrisch geleider te Diesdelle gepensioneerd.



**F. Strubbe**

Trad in dienst op 6-5-1929 en werd als AB-bestuurder-ontvanger te Knokke gepensioneerd.



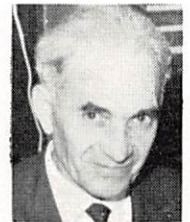
**R. Jadot**

Trad in dienst op 2-2-1928 en werd als ontvanger te La Louvière gepensioneerd.



**L. Bodson**

Trad in dienst op 1-4-1926 en werd als klerk 1ste kl. te Charleroi gepensioneerd.



**R. Lesafre**

Trad in dienst op 1-10-1930 en werd als AB-bestuurder te Destelbergen gepensioneerd.



**L. Bogaerts**

In dienst getreden op 20-8-1928, werd hij te Merksem als gesch. werkman 1e kl. gepensioneerd.



**C. Petit**

In dienst getreden op 8-6-1934, werd hij te Jumet als gesch. werkman 1e kl. gepensioneerd.



**V. Balcaen**

In dienst getreden op 15-11-1930, werd hij te Destelbergen als stelplaatsoverste 1e kl. gepensioneerd.



**F. Herman**

In dienst getreden op 26-3-1932, werd hij te Charleroi als gespecialiseerd arbeider gepensioneerd.



**E. Gysels**

In dienst getreden op 3-4-1938, werd hij te Bergen als ontvanger gepensioneerd.



**F. Coosemans**

In dienst getreden op 1-8-1930, werd hij te Anderlecht als ontvanger gepensioneerd.



**G. Duchatelez**

In dienst sinds 1-10-1927, werd hij als gesch. werkman 1e kl. te Diksmuide gepensioneerd.



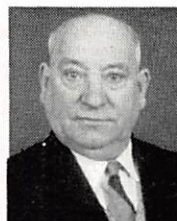
**V. Depuydt**

In dienst sinds 1-1-1930, werd hij als geschoold werkman te Ieper gepensioneerd.



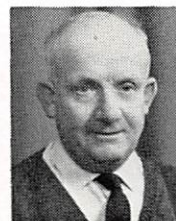
**L. Dubru**

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



**O. De Bruycker**

In dienst sinds 13-7-1931, werd hij als AB-bestuurder-ontvanger te Destelbergen gepensioneerd.



**M. Chasseur**

In dienst sinds 8-8-1924, werd hij als elektrisch geleider te Verlaine gepensioneerd.



**O. Verplaetse**

In dienst sinds 29-5-1931, werd hij als AB - bestuurder te Destelbergen gepensioneerd.



**R. Gevenois**

Trad in dienst op 20-7-1940 en werd als wisselwachter te Bergen gepensioneerd.



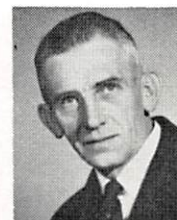
**Z. Berlemont**

Trad in dienst op 7-11-1927 en werd als AB - bestuurder te St-Ghislain gepensioneerd.



**R. Desiere**

Trad in dienst op 12-6-1929 en werd als bewegingsoverste 2e kl. te De Panne gepensioneerd.



**J. Berghman**

Trad in dienst op 17-4-1935 en werd als brigadier te Assese gepensioneerd.



**L. Van Belle**

Trad in dienst op 11-7-1929 en werd als el. geleider-ontvanger te Dilbeek gepensioneerd.



**A. van der Biest**

Trad in dienst op 19-2-1932 en werd als ontvanger te Wemmel gepensioneerd.

# VEILIGHEID THUIS

De ongevallen zijn heden een van de voornaamste doodsoorzaken. De kinderen en de pubers zijn de talrijkste slachtoffers van deze ware sociale plaag.

De verkeers- en arbeidsongevallen vinden bij het publiek een grote weerklank. Voor de ongevallen thuis, in de familiekring, is dit echter niet het geval. Nochtans gebeuren ook daar talrijke en ernstige ongelukken. Elke dag lezen we in onze krant een uitvoerig relaas over dergelijke voorvallen.

Zo komt het woord « vallen » nog al veel voor in het jargon der ongevallenproblematiek. Een ladder, een wankel of versleten trapje, met te veel boenwas bewerkte vloeren, een trapleuning die los staat, tapijten, enz. kunnen ernstige ongevallen veroorzaken. Let op voor slecht verlichte keldertrappen en denk eraan dat men de rand van elke trede zichtbaar kan maken door een strook fluorescerende verf.

Een groot gevaar gaat ook uit van het gas, het vuur en de elektriciteit. In een badkamer is de zuurstof van de lucht gauw opgebruikt door de badverwarmer, die een grote hoeveelheid verbrandingsgassen voortbrengt. Een goed functionerend verluchtingssysteem in de badkamer is dus vereist.

Wie kleine kinderen heeft, doet er goed aan een scherm voor de kachel te plaatsen. Deze veiligheidsmaatregel behoedt uw kleuters misschien voor ernstige brandwonden. Lucifers mogen nergens rondslingeren en strijkijzers mogen nooit aangesloten blijven wanneer men ze niet gebruikt.

Bij elektriciteit is knutselwerk uit den boze. Zowel het nazicht als het instellen van uw elektrische inrichting moet u aan een vakkundige toevertrouwen. Gebruik in ieder geval nooit een wasmachine die niet aan de aarde verbonden is.

Denk er ook aan dat kleine kinderen in uw huis op ontdekkingsreis gaan. Stopcontacten betekenen voor hen een groot gevaar. Een nieuwsgierig vinger-tje dat in de opening van een contactdoos gaat, een metalen voorwerp dat de kleine erin steekt, kunnen een zwaar ongeval veroorzaken. Voorzie dus uw stopcontact van een veiligheidsslot dat in de handel onder allerlei vormen bestaat.

Zo u een verlengdraad gebruikt voor een van uw apparaten, vergeet dan niet dat, wanneer u stroom neemt, u eerst de twee draden moet verbinden en pas daarna de stekker in het contact moogt steken. Om de stroom te onderbreken, zult u precies in omgekeerde volgorde te werk gaan.

Tot besluit geven wij hier nog lukraak enkele praktische raadgevingen.

Wanneer u ketels met warme vloeistof moet verplaatsen, vul ze dan nooit boordevol: een bruuske beweging zou volstaan opdat de vloeistof zou overlopen en misschien iemand verbranden. Plaats ook nooit een ketel hete vloeistof op de grond: iemand kan erin vallen.

Leeggemaakte conserveblikken vertonen scherpe randen die zware verwondingen kunnen veroorzaken. Ze moeten dus onmiddellijk in de vuilnisbak.

En wanneer een frietketel vuur gevat heeft, raak dan niet in paniek. Sluit het gas en bedek uw ketel met een kom, overdekt met een nat laken. Verplaats vooral uw frietketel niet, de luchtverplaatsing zou de vlammen aanwakkeren.

Tevens is een huisapothek in elk gezin onmisbaar. Iedereen moet weten waar ze staat om er zich van te bedienen indien nodig. Doch opgelet, houd deze apotheek steeds buiten het bereik van uw kinderen. Stel hen niet bloot aan ernstige ongevallen, behoed hen voor vergiftiging! Houd uw huisapothek steeds veilig dicht. (telefoonnummer van het anti-gifcentrum 02/345.45.45).

(Volgens de brochure « Veiligheid thuis » van het Belgische Rode Kruis).

## VEILIGHEIDSWEDSTRIJD TUSSEN GROEPEN

Stand der ploegen met meer dan 1.000 dagen zonder ongeval  
op 28 februari 1975

	Dagen zonder ongeval
<b>LUIK 10</b> (Personeel Eupen - Warzée) ... ..	<b>4.777</b>
<b>BRABANT 21</b> (Werkplaats Kuregem) ... ..	<b>4.474</b>
<b>NAMEN - LUXEMBURG 4</b> (Werkplaats Andenne) ... ..	<b>4.020</b>
<b>BRABANT 17</b> (Beweging Haacht) ... ..	<b>2.339</b>
<b>ANTWERPEN 3</b> (Bew. Antwerpen-Hoogstraten-Mol-Turnhout (r.)	<b>2.247</b>
<b>BRABANT 10</b> (Beweging en onderhoud Ukkel - Overijse) ... ..	<b>1.876</b>
<b>WEST-VLAANDEREN 1</b> (Beweging Assebroek - Diksmuide - Koekelare - Veurne - Zwevezele) ... ..	<b>1.393</b>
<b>LUIK 4</b> (Beweging Omal - Verlaine - Wanze) ... ..	<b>1.322</b>

# JAAR VAN DE KATHEDRALEN

Het Commissariaat-Generaal voor Toerisme van België heeft besloten een ruime bijdrage te leveren tot het « Europees Jaar van het Bouwkundig Erfgoed » dat door de Raad van Europa werd uitgeroepen. Het wil de aandacht van de buitenlandse en Belgische toeristen vestigen op de merkwaardigste kathedralen en stadhuizen van het land, evenals op verscheidene belangrijke kerken.

## EEN TOEKOMST VOOR ONS VERLEDEN

De rijke en uiteenlopende architectuur in Europa, het bijzondere cachet van de historische steden in Europa, het onvervangbare architecturale patrimonium van Europa: hoe vaak hebben we deze soort slogans niet gehoord en gelezen! En toch blijft het nodig dat enkele vooruitziende mensen hun krachten bundelen om dit architecturaal patrimonium voor het nageslacht te bewaren. Want de nalatigheid van som-

mige instanties, de talrijke promotoren in de vastegoederenmarkt zorgen maar al te vaak voor ondoordachte slopingen en de heropbouw is weinig geslaagd te noemen. Dit is de reden waarom vooruitziende mensen de alarmklok luiden en ervoor hebben geijverd om 1975 tot het Europees Monumentenjaar uit te roepen.

## ERFENIS

De kostbare erfenis van cultuur en schoonheid is het resultaat van eeuwen westerse beschaving. Het is het gemeenschappelijk erfgoed van alle Europese volkeren. Het is een voorrecht ervan te genieten, maar dit brengt meteen ook de plicht mee het voor de toekomstige generaties te bewaren.

Men kan niet gedogen dat de vooruitgang ten koste moet gaan van het behoud van het verleden. Het behoud van onze monumenten brengt dikwijls praktische moeilijkheden met zich mee, maar deze zijn zelden onoplosbaar.

Tenslotte gaat het in wezen om een prioriteitskwestie. Mits de wil daartoe aanwezig is, is het in het algemeen mogelijk het behoud van het bouwkundig erfgoed te verenigen met de economische en sociale vooruitgang. Door een zorgvuldig uitgedachte planning kan het verleden in het heden worden ingelast.

## DOEL

In feite werd de campagne voor de vrijwaring van het bouwkundig erfgoed al begonnen in 1973. Zij wordt op internationaal, nationaal en plaatselijk niveau gevoerd. Het voornaamste doel is de belangstelling van de Europese burgers te wekken voor het architecturaal patrimonium en te waarschuwen tegen dreigende gevaren.

In het kader van deze algemene doelstellingen dienen maatregelen te worden getroffen om de monumenten en bouwkundige complexen van geschiedkundig of esthetisch belang te beschermen en er in de huidige maatschappij een nuttig gebruik voor te vinden, alsook het karakter van de oude steden en dorpen te bewaren en te valoriseren.

Uit het indrukwekkend programma van deze campagne citeren we nog de restauratie van de oude gebouwen; nieuw leven wekken in oude wijken door nieuwe bedrijvigheden te stimuleren; het verwijderen van luchtlijnen voor telefoon en telegraaf; de strijd tegen het al te vaak rommelig uitzicht van antenne-bosjes die maar al te dikwijls worden aangetroffen op oude gebouwen; het verlichten van belangrijke gebouwen of complexen; het planten van bomen en bloemen en het aanleggen van gazons; het verfraaien van de omgeving in de buurt van historische gebouwen; het opstellen van strenge voorschriften inzake de afbraak van bepaalde gebouwen in zones die historisch of architecturaal belangrijk zijn; een efficiënte controle op de nieuwbouw in oude steden en dorpen.

## DE BELGISCHE KATHEDRALEN EN STADHUIZEN

Na het schitterend succes van het « Jaar der Kastelen » in 1972, het « Jaar van de Abdijen » in 1973 en het « Jaar van de Folklore » in 1974, lanceert thans het Commissariaat-Generaal voor Toerisme, in het kader van het « Europees Jaar van het Bouwkundig Erfgoed », het « Jaar van de Kathedralen en Stadhuizen ». In sommige plaatsen worden hierbij ook belforten en « Perrens » betrokken.

Ons land beschikt op dat gebied over een rijk patrimonium. Het volstaat immers de encyclopedie « Larousse » aan te halen om hiervan te getuigen. Onder de rubriek « stadhuis » lezen we inderdaad: « de meest merkwaardige, op architecturaal vlak, zijn deze der Nederlandse, en meer in het bijzonder deze van de Vlaamse steden, zoals



Oudenaarde: het Stadhuis.

(Foto C.G.T.)

# EN STADHUIZEN IN 1975

Oudenaarde, Ieper, Leuven en Brussel.»

Reeds sinds de vroege middeleeuwen waren onze gewesten een aantrekkingspunt in Europa. Dank zij de bloeiende ontwikkeling van tal van steden in Vlaanderen en de Maasvallei werden we een waar kruispunt van Europa.

De kathedralen, getuigenissen van de geschiedenis en sieraden van de steden, zijn de levendige geloofsbelijdenissen van ons volk. In hun nabijheid gelegen, symboliseren de stadhuisen de strijd van de gemeenten die ontstaan zijn uit de volkswil en die onze fundamentele vrijheden hebben verworven.

Aldus zijn deze burgerlijke en godsdienstige gebouwen niet enkel de uiting van een gewettigde trots, maar zijn zij ook en vooral de uitdrukking van een zekere levensopvatting.

Ze bewonderen, ze bezoeken, ze beter leren kennen, de diepere betekenis van hun steeds vernieuwende, creatieve macht leren begrijpen, daartoe nodigt het Commissariaat-Generaal voor Toerisme u dit jaar uit.

## BETER LEREN KENNEN VAN ONS CULTUURPATRIMONIUM

Zoals voor de stadhuisen, kunnen er ook voor het bezoek aan een zeker aantal kerken verschillende beweegredenen bestaan.

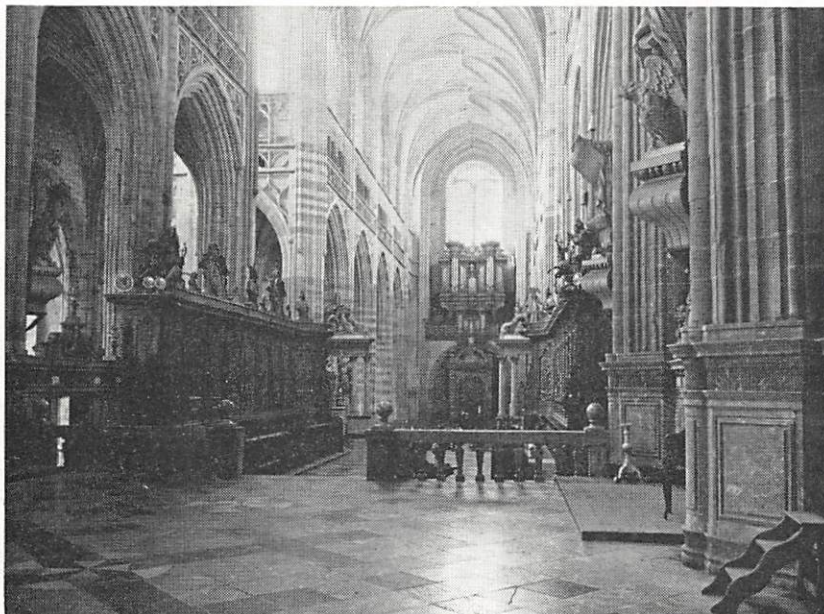
Voor sommigen, die een flinke wandeltocht willen maken, of die verlangen naar een vreemde omgeving, zal het bezoek aan het zeer mooie, kleine, landelijke romaanse kerkje van Waha de gelegenheid bieden om een ongekende streek te ontdekken.

Anderen zullen veeleer worden aangesproken door het historische aspect en zullen eerder belangstelling tonen voor een bezoek aan Sint-Guido te Anderlecht, om er het levenskader weer te vinden van de grote humanist Erasmus, wiens huis, dat een museum werd, zich in de onmiddellijke nabijheid bevindt.

Weer anderen zoeken de levensstijl van een tijdperk. Zij die een bezoek zullen brengen aan de kerk van Zoutleeuw, zullen er ongetwijfeld de eigenschappen van de gotiek terugvinden, met haar vele houten beelden, haar goudsmeedwerk en glasramen, en haar min of meer getrouw bewaarde omgeving.

Er zullen er ook zijn die zich agetrokken voelen tot bepaalde stukken die in deze of gene kerk te vinden zijn, het weze het «Lam Gods» in Sint-Baafs te Gent, de werken van Dirk Bouts in de Sint-Pieterskerk te Leuven, de schat aan goudsmeedwerk in de kathedraal van Doornik of de beroemde doopvonten van de «Saint-Barthélémy» te Luik.

Van sommigen zal de belangstelling eerder uitgaan naar de herontdekking van de grote stromingen in de architectuur: klassiek, zoals de Sint-Jacob-op-Coudenberg te Brussel, barok zoals de St-Servaaskerk te Grimbergen, go-



*St-Hubert: interieur van de Basiliek.*

(Foto C.G.T.)

tisch zoals de St-Jacobskerk te Luik, romaans zoals Orp-le-Grand of de stiftskerk te Nijvel, een juweel in ons cultuurbezit.

\*  
\*\*

Het jaar 1975 zal dus aan iedereen de gelegenheid bieden zijn vrije tijd

nuttig en aangenaam door te brengen. Voor het nader bekijken van talrijke van deze monumenten kan men op ons eigen buurtnet beroep doen.

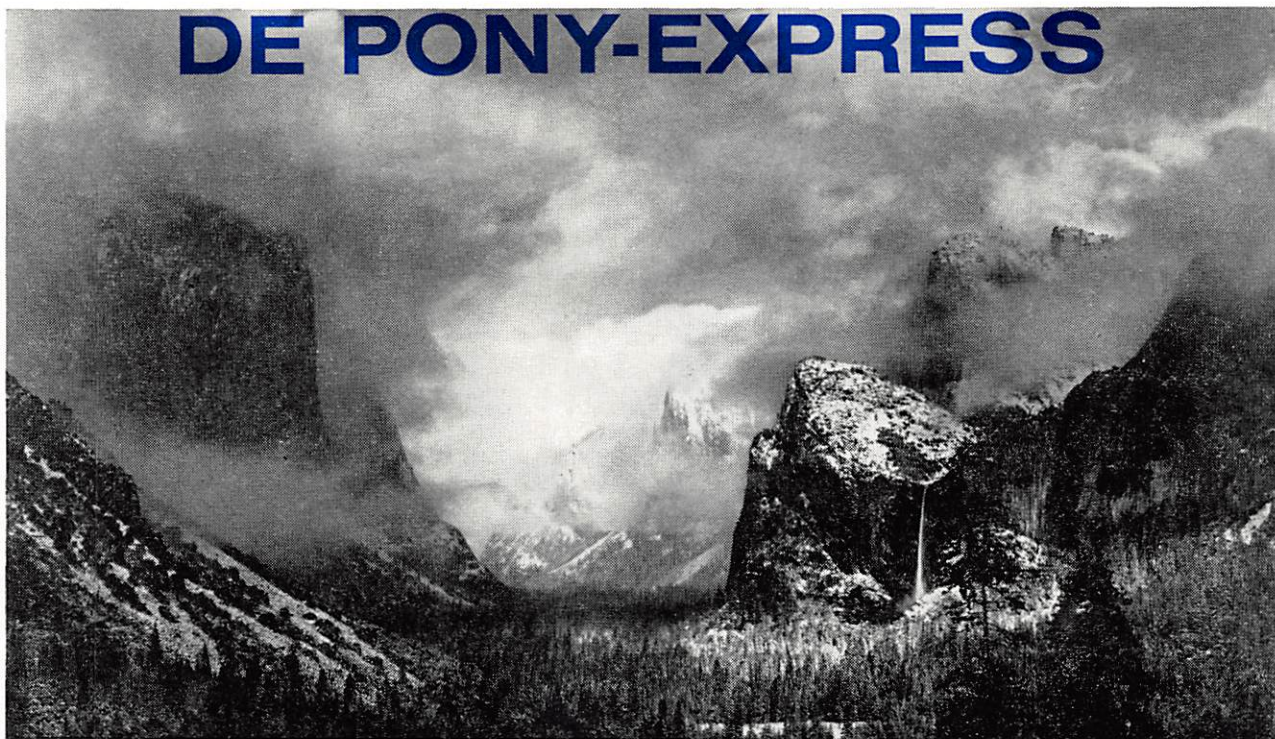
Degenen die zich voorgenomen hebben hun vakantie in een van onze tehuizen door te brengen, kunnen van daaruit op ontdekkingsstocht gaan.



*Kortrijk: het Belfort.*

(Foto C.G.T.)

# DE PONY-EXPRESS



De Rocky Mountains. (Foto Ambassade U.S.A.)

Meer dan honderd jaar geleden begon in Amerika een der avontuurlijkste ondernemingen, nl. de totstandbrenging van de Pony-Express, de beroemde berichtendienst tussen St-Joseph in het oosten en Sacramento aan de kust van de Stille Oceaan. De Pony-Express kan men beschouwen als de voorloper van het lange-afstandsvervoer per spoorweg.

Deze post- en telegraafdienst werd opgebouwd met de beste ruiters en de snelste paarden die er te vinden waren, en dit over een afstand van meer dan 3.500 km, waarvoor men slechts tien dagen nodig had!

Toen William H. Russell in 1860 met deze ijldienst begon, hadden de post en de dagbladen drie tot vier weken nodig om van de ene kust van het reusachtige continent naar de andere te geraken. Het was dan ook rond die tijd dat het verlangen naar een snellere berichtenoverbrenging groter werd.

Geen telegraafkabel noch spoorbaan overspande in die tijd de woeste gebieden der prairies, de Rocky Mountains, de woestijnen en bergketens tussen St-Joe (= St-Joseph) en Sacramento. Eens per maand hotste een krakende, oude diligence van Missouri naar Californië — als de sneeuw, de Indianen en de rondzwerfende bandieten haar ten minste doorlieten. Langs een zuidelijke omweg, voor koetsen berijdbaar, nam het vervoer 21 dagen in beslag. Post kon ook verzonden worden per stoomboot naar Panama. Deze ging dan over de landengte en verder weer per schip naar San Francisco, wat drie à vier weken duurde. Tevergeefs hadden de voortrekkers — en tegen 1860 woonden er al wel een halfmiljoen goudzoekers, boeren-kolonisten en anderen ten westen van de Rocky Mountains — bij het Amerikaanse Congres steun gezocht om een snellere postverbinding over land te verkrijgen. En dan kwam de Pony-Express tot stand!

Sneller dan ooit tevoren vervoerde deze typische onderneming van het Wilde Westen Amerika's nieuws dwars over het vasteland.

Volgens de verhalen legde op de eerste dag, nl. 3 april 1860, de ruiter de eerste dertig km van zijn snelle tocht westwaarts in 59 minuten af. Om de tien, vijftien of twintig km van paard wisselend, galoppeerde hij nog 60 km verder tot Sportman's Hall, 20 km ten oosten van Placerville; daar steeg hij af en slingerde de postzak over het zadel van de volgende ruiter, die hem over de Sierra Nevada bracht. Op die ijzige hoogten moest de Pony-Expressmaatschappij het pad vrijhouden met personeelsleden die op muil dieren heen en weer trokken om de negen meter hoge sneeuwhoppen weg te ruimen. Op de volgende etappe droeg weer een andere ruiter de postzak door de woestijn van Nevada naar Fort Churchill. Zo van paard naar paard, van ruiter naar ruiter, van wisselplaats naar wisselplaats, dag en nacht, ging de postzak voort op zijn weg. Ergens voorbij Salt Lake City ontmoette de oostwaarts snellende ruiter zijn naar het westen trekkende collega.

Dank zij gunstiger weersomstandigheden bereikte op die eerste tocht de post voor het westen haar bestemming in negen dagen en 23 uur: met één uur voorsprong op het tijdschema! Het was kort na middernacht toen zij te San Francisco arriveerde, maar in die bandeloze stad was nog iedereen te been. Schouwburgen, hotels, cafés, restaurants en woningen stroomden leeg, terwijl stoomfluiten loeiden, klokken beierden en vreugdevuren opvlamden in de straten. Hysterische menigten juichten. De Pony-Express had alle records neergehaald. Hij fungeerde driemaal zo snel als de zeepost en tweemaal sneller dan de bestaande diensten voor postvervoer over land.

De nieuwe dienst was georganiseerd

door Russell, Majors & Waddell, een bekende expeditiefirma in Leavenworth (Kansas). De bijzonderheden waren zorgvuldig uitgewerkt. De firma had 190 pleisterplaatsen ingericht, bemand door 400 employés, en 480 paarden aangekocht die per stuk wel 200 dollar waard waren. De tachtig ruiters behoorden tot het puik van het Wilde Westen. Hun hoge salarissen bedroegen 50 tot 150 dollar per maand, naar gelang van de lengte en de risico's van hun traject.

Zonder enige hulp van het gouvernement moest de maatschappij haar kostbare rijpaarden en afgelegen poststations verdedigen tegen voortdurende aanvallen van Indianen en veedieven. Toch kregen de mannen van de Express opdracht niet te schieten, tenzij ze omsingeld waren. Zij moesten zich verlaten op de grotere snelheid van hun paarden en hun eigen ongeëvenaarde rijkunst. Verscheidene ruiters werden gewond. Eén werd door Indianen in een hinderlaag gelokt en gedood; zijn pony ontsnapte en bereikte zonder ruiter de volgende pleisterplaats, met de postzak nog veilig aan het zadel.

Vele postrijders kwamen in situaties terecht waaruit ze zich slechts dank zij de grootste koelbloedigheid konden redden.

Iedere postrijder moest een eed afleggen: «Ik zal geen godslasterlijke taal gebruiken, geen sterke drank drinken, geen twist zoeken of vechten met andere employés.»

De meesten hielden zich streng aan hun woord. De firma schonk aan iedere man een kleine bijbel en verwachtte dat hij hoge zedelijke normen zou handhaven, zelfs in de door tuchteloze, ruwe avonturiers bevolkte steden van het Wilde Westen.

Vele verhalen waren in omloop over het verbazende uithoudingsvermogen van de ruiters. Eens, toen zijn aflosser op het appel ontbrak, reed Bob Haslam

nog 300 km verder door woestijngebied waar wilde Ute-Indianen rondzwierven. Op een pleisterplaats sliep hij een paar uur, werd wakker door de binnenkomende post en nam deze mee op zijn terugtocht, vertrouwend een vers paard te zullen vinden aan het volgende station. Toen hij daar aankam vond hij niets dan een rokende puinhoop en het verminkte lichaam van de stalhouder, terwijl alle dieren gestolen waren. Weer reed hij verder en voltooide zijn tocht met slechts drie uur vertraging. Om de liefhebbers van cowboyfilms te doen wateranderen...

Onder de gegadigden voor dit kranigste en gevaarlijkste van alle baantjes, waar alle jongens uit die tijd van droomden, was een tengere knaap van 14 jaar die zich William Cody liet noemen. De beheerder bekeek hem weifelend van het hoofd tot de voeten: de route in zijn district was een van de gevaarlijkste gedeelten van de tocht. Hij kon niet weten dat deze jongen eens beroemd zou worden onder de naam Buffalo Bill. Maar de jonge Cody kreeg de baan en brak al gauw alle bestaande records op het gebied van uithoudingsvermogen met een rit van ruim 600 km aan één stuk.

De ruiters van de Pony-Express legden in 18 maanden ruim 100.000 km af, vervoerden 30.000 poststukken en verloren maar één postzak. De posttarieven van de Pony-Express waren hoog: vijf dollar per half ounce (14 gr), later verminderd tot één dollar. De dienst begon met één rit per week, maar werd gauw tweemaal per week gereden en vervoerde gemiddeld zeven kilo post. Brieven werden op extralicht papier geschreven; kranten verzonden verkorte edities op dun materiaal. De oostelijke dagbladen hadden correspondenten in St-Joe om het nieuws uit het westen door te telegraferen zodra de ruiters het hadden binnengebracht. De Britse regering gebruikte de dienst voor belangrijke postzendingen naar Azië.

De belangrijkste boodschap die ooit door de Pony-Express overgebracht werd, bevatte slechts twee woorden: Lincoln verkozen. Ook de eerste boodschap van de nieuwe Amerikaanse president aan het Congres van 1861, over het probleem der slavernij en de dreigende burgeroorlog tussen Zuid en Noord, werd door de Express overgebracht. Bij die gelegenheid tuimelden alle records: de afstand werd in zeven dagen afgelegd.

De Pony-Express bestond slechts anderhalf jaar; in oktober 1861 werd een telegraafverbinding tussen Oost- en West-Amerika in gebruik genomen. Tegen deze concurrentie konden de paarden niet optornen.

Op 26 oktober 1861 ging de laatste post op een paarderug naar het oosten. Een groots avontuur was ten einde.

Langs de route van de Pony-Express werd later de spoorlijn van de Union Pacific aangelegd, de eerste spoorwegverbinding dwars door Amerika, die in 1869 werd voltooid. De Pony-Express bleek achteraf een kostelijke onderneming: de maatschappij had 100.000 dollar besteed aan de uitrusting en 30.000 dollar per maand aan de exploitatie. Zij boekte ongeveer 400.000 dollar verlies toen de dienst werd gestaakt!

## LISSABON EN ZIJN TRAMMETJES

Cultuur en geschiedenis maken een groot deel uit van de talrijke aantrekkelijkheden van Portugal. Een volk van kooplieden houdt van de zee, dat kan niet anders. Daarom is de hoofdstad van Portugal, nl. Lissabon, ook een haven, aan een oever van de rivier de Taag die tegelijkertijd zee is. Van hier voeren in vroeger eeuwen de avonturiers met hun kleine schepen uit, die de kusten van Afrika, India, China, Amerika en Japan hebben ontdekt.

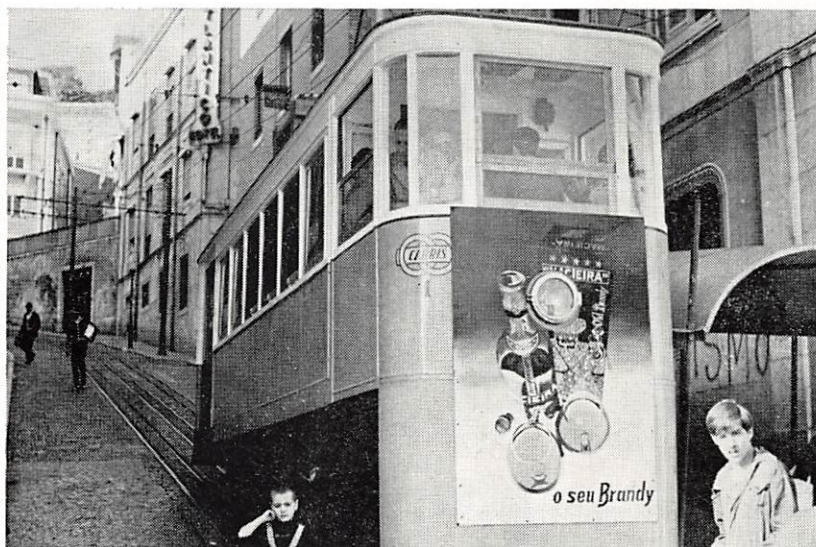
Veel hadden Portugal en de wereld te danken aan Prins Hendrik, genaamd de Zeevaarder. Hendrik, die zelf nooit een zee bevangen heeft, richtte aan de uiterste zuidspits van het Iberische Schiereiland, in zijn kasteel in Sagres, een onderzoekingscentrum op, waar aardrijkskunde, cosmografie en zeewezen aan scheepskapiteins werden onderwezen. Aldus was het mogelijk dat Gill Eannes, Diaz, Vasco de Gama en Fernando Magellaan een groot deel van de aardbol en routes om de wereld konden ontdekken. Zelfs Christoffel Columbus, die tot de Spaanse ontdekkingsrei-

zigers wordt gerekend, zou een leerling van Sagres geweest zijn.

Lissabon beweert dat het net als Rome op zeven heuvels is gebouwd. Al verwoestte een aardbeving op 1 november 1755 in zes seconden 9.000 gebouwen (30.000 doden!), toch is Lissabon een zeer mooie stad gebleven met vele steile straten. De stad is dan ook bezaaid met trammetjes, kabelbaantjes en liften die tussen de gebouwen opklimmen naar de heuveltoppen. Het is een waar genoegen met deze krijtsende trammetjes (zie foto) gedeelten van de stad te verkennen.

Je kunt ook met een van de liften (Eiffel heeft er nog enkele van gebouwd) gaan die met hun metalen kooien tussen de huizen geklemd wachten. Via zo'n lift schiet je omhoog naar de pleintjes, de balkonnetjes, de uitbouwsels en de hangende straatjes van Lissabon.

Bewonderenswaardig Lissabon ontlokt deze paradox: de stad, die Portugal's zonen uitzond om de wereld te ontdekken, houdt stevast zijn trammetjes in ere!



(Foto F. Weemaels)

## In onze vakantiehuisen

### DE « PRIJS DIRECTEUR-GENERAAL HOENS »

In 1970 werd een « Prijs Directeur-generaal Hoens » gesticht om de beste tekeningen, uitgevoerd door kinderen tussen 6 en 12 jaar die in onze vakantiehuisen verblijven, te bekronen.

Ieder jaar spannen zich jonge artiesten in de dop in om een van de prijzen te winnen verbonden aan deze wedstrijd, waarvan de deelnemingsvoorwaarden ter plaatse aan de belangstellenden meegedeeld worden.

Tijdens zijn laatste vergadering heeft het Directiecomité van de vakantiehuisen de laureaten voor 1974 aangekondigd.

Rekening houdend met de ongelijke waarde van de categorieën van de gepresenteerde werken, besliste het Comité de prijzen uitzonderlijk als volgt toe te kennen :

#### « Zonnebloem »

— kleurtekening door Gina Roelants, dochter van het personeelslid Valentin Roelants, van de stelplaats Leuven.

#### « Annette & Lubin »

— tekening met zwart potlood door Karel Buelens, zoon van het personeelslid Maurice Buelens, van het werkhuis Kesel-Lo;

— kleurtekening door Carine Jaspers, dochter van het personeelslid Willy Jaspers, van de stelplaats Oud-Turnhout;

— kleurtekening door Anne-Marie Deceuninck, dochter van het personeelslid Michel Deceuninck, van de stelplaats Kortrijk.

Wij feliciteren van harte de laureaten en wensen nu reeds succes toe aan de deelnemers van dit jaar.

### GOUDEN BRUILOFT

Wij herinneren eraan dat de gepensioneerden en hun echtgenote, die dit jaar de 50ste verjaardag van hun huwelijk vieren, onder bepaalde voorwaarden een gratis verblijf van een week in een van onze vakantiehuisen kunnen genieten.

Deze voorwaarden werden gepubliceerd in het vorig nummer van « Onze Buurtspoorwegen » (januari - februari 1975).

Indien u denkt voor deze maatregel in aanmerking te kunnen komen, is het geraadzaam tijdig uw aanvraag in te dienen.

# ENERGIE BESPAREN

De energiecrisis, die in 1973 haar verschijning deed, is nog steeds één van de grote zorgen van alle regeringen ter wereld.

De openbare mening, vertrouwd met het probleem, is er zich heden ten dage van bewust dat heel de gemeenschap de nodige inspanningen zal moeten leveren om aan de toestand het hoofd te kunnen bieden.

Het gaat er niet alleen om nieuwe energiebronnen op te sporen. Men moet tevens zoveel mogelijk besparen op degene waarover wij beschikken.

De Commissie der Europese Gemeenschappen heeft zopas een programma opgesteld, gespreid over een flink aantal jaren, om het Rationeel Gebruik van de Energie te bevorderen. De uitvoering van het programma, dat de naam « R.G.E. » kreeg, zou tegen 1985 kunnen leiden tot een besparing van 15% op de behoeften van de Gemeenschap.

De in het programma vervatte voorstellen hebben betrekking op het huishoudelijk gebruik, het gebruik in de vervoersector, de industrie in het algemeen en de energie-industrie in het bijzonder. De verschillende programma-punten werden bestudeerd en uitgewerkt met het oog op positieve resultaten op economisch, milieu- en sociaal gebied.

Als personeelsleden van een maatschappij voor openbaar vervoer en als particulieren interesseren ons in de eerste plaats de voorstellen in verband met het huishoudelijk gebruik en met de vervoersector. Ongetwijfeld kunnen zij er de aanleiding toe zijn om hetzij thuis, hetzij op het werk een of andere besparing te doen of zelfs verspillingen uit te schakelen. Wij mogen niet nalaten op dit gebied initiatieven te nemen, want wij hebben er allen belang bij.

### DE HUISHOUDELIJKE SECTOR

Het « R.G.E. »-programma is gericht op een meer afdoende thermische isolatie, een betere regeling van de ventilatie en de verwarming, een verbetering van de branders en het onderhoud van de verwarmingssystemen, een beter rendement van de warmwaterproductie en een hoger rendement van de apparaten en installaties. Isolerende lagen onder de daken kunnen b.v. leiden tot een beperking van de verwarmingskos-

ten met meer dan 10%. Dubbele ramen beperken het warmteverlies met ca 5%.

### DE VERVOERSECTOR

Het programma bestrijkt zes aspecten die voor de energiebesparing van het grootste belang zijn : afstelling van de ontsteking en de carburator, een betere bouw van het voertuig, bevordering van het gebruik van dieselmotoren, een betere isolatie van de verwarming in de openbare vervoermiddelen, beperking van de toeneming van het individuele verkeersvolume ten voordele van het openbaar vervoer, een betere verwerking van de verkeersstroom in de steden. Wat o.a. de optimale regeling van de ontsteking en de carburator betreft, kan het brandstofverbruik er met 5 tot 10% door verminderd worden.

### DE INDUSTRIËLE SECTOR

Voor een rationeel gebruik van de energie in deze sector gaat vooral de aandacht naar een beter verbrandingsrendement, het recupereren van restwarmte, de isolatie van industriële gebouwen en lokalen, een doeltreffender rendement van de installaties voor drijfkracht en verlichting, de aanwending van aangepaste productie- en fabricatiewerkwijzen, de gecombineerde productie van warmte/vermogen en het opnieuw gebruiken en terugwinnen van materialen. Doeltreffender verbranding kan b.v. het brandstofverbruik met 5 tot 10% verminderen.

### DE ENERGIE-INDUSTRIË

In het programma wordt voorgesteld dat de energie-industrie ook zelf de energie doeltreffender zou gebruiken. Drie acties worden dienaangaande uiteengezet : doeltreffendheid van de installaties, gecombineerde productie van warmte/vermogen, terugwinning van de restwarmte. Hierdoor zou in de energie-industrie een besparing op het energieverbruik van minstens 6% kunnen verwezenlijkt worden.