

ONZE BUURTSPOORWEGEN



Een motorwagen van het type S te Lobbes (buurtspoorweglijn Charleroi - Thuin)

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

MEI-JUNI 1975

30^e JAARGANG - N^o 176

JAARVERGADERING VAN DE ALGEMENE DIENST VOOR VEILIGHEID, HYGIENE EN VERFRAAIING VAN DE WERKPLAATSEN

De jaarvergadering van de Algemene Dienst wordt traditioneel de tweede dinsdag van de maand april gehouden; in 1975 had zij plaats op 8 april.

Waren aanwezig : de afgevaardigden van de ploegen die minstens één jaar zonder ongeval met werkverlet kenden, de afgevaardigden van de winnende ploegen van de wedstrijden tussen de Groepen, de afvaardiging van de Groep met de laagste ongevalcoëfficiënt in 1974, de diensthoofden voor veiligheid van de verschillende Groepen en hun adjuncten, alsmede de ambtenaars die zich bijzonder aan de problemen van de veiligheid interesseren. De laureaten kwamen uit de handen van de hoogste gezagdragers van de N.M.V.B. hun beloning ontvangen voor de in 1974 geleverde inspanningen en bekomen uitslagen.

Aan de bestuurstaafel hadden plaats genomen : de h. Storme, Voorzitter van de Raad van Beheer, de h. Monchy, Beheerder, de h. Van Autgaerden, Directeur-generaal, de h. Valcke, Inspecteur-generaal, de h. Henrard, Directeur van de Technische Diensten, de h. Mornard, Hoofdingenieur, en de h. De Coster, Hoofdingenieur.

De h. Valcke bedankte de h. Voorzitter Storme en de h. Directeur-generaal voor de belangstelling die zij steeds tonen voor de problemen van de veiligheid en maakte het bilan op van het verlopen dienstjaar.

Het bilan van 1974

Het verheugt mij een merkelijke verbetering te mogen vaststellen wat het

aantal ongevallen betreft geboekt in 1974, in vergelijking met het vorig jaar.

Wij tellen 175 ongevallen met werkverlet tegenover 190 in 1973, hetzij een vermindering met 8 %. Deze vermindering wordt als volgt onderverdeeld : 11 % voor de diensten van de Beweging en 58 % voor de diensten van Wegen en Werken. Deze verbetering heeft nochtans een schaduwzijde : een toeneming van 42 % van de ongevallen met werkverlet in de Werkhuizen.

Weliswaar was het dienstjaar 1973, met 45 ongevallen, betrekkelijk gunstig voor de Werkhuizen; wij tellen er 64 in 1974, hetzij bijna het dubbele van het aantal ongevallen dat in 1970 geboekt werd. U hebt dus reeds het bewijs geleverd dat er mogelijkheid bestaat om veel beter te doen.

Het totaal aantal ongevallen, met en zonder werkverlet, is met 6 % verminderd tegenover 1973, met een verbetering voor de Beweging en voor Wegen en Werken en een verslechtering voor de Werkhuizen.

Indien het aantal ongevallen verminderde, constateren wij integendeel een veel hoger percentage van ernst : 1,69 tegenover 1 in 1973. Het is het hoogste percentage sedert 1968. Gelukkig hadden wij geen dodelijk geval te betreuren in 1974.

De conclusie die wij uit deze cijfers kunnen trekken, is dat de minder talrijke ongevallen in 1974 ergere gevolgen gehad hebben.

In de loop van 1974 hebben 10 ploegen zeer verdienstelijke prestaties geleverd : 3 ploegen hebben de 1000 dagen zonder ongeval met werkverlet be-

reikt, 2 ploegen de 2000 en 1 ploeg de 3000 dagen. Dit zijn merkwaaardige resultaten die onze waardering en onze bijzondere gelukwensen ten volle verdienen.

Ten slotte is het met veel tevredenheid dat wij een merkelijke vermindering van de ongevallen op de weg naar het werk noteren : hun aantal is van 60 op 35 teruggevallen wat de ongevallen met werkverlet betreft en van 6 op 4 voor de ongevallen zonder werkverlet. Zoals vorig jaar betreuren wij de dood van één personeelslid op de weg naar het werk.

De opleiding van de jonge agenten

In zijn toespraak legde de h. Storme, Voorzitter van de Raad van Beheer, bijzonder de nadruk op de noodzakelijkheid de jonge agenten een goede opleiding te geven.

Wij zijn er ons ten volle van bewust dat het niet gemakkelijk is de veiligheidstrein in beweging te houden daar U dagelijks geconfronteerd wordt met nieuwe problemen, zoals de snelle evolutie van de techniek, de nieuwe werkmethodes, de nieuwe strengere reglementering waarvan de toepassing in de praktijk niet altijd gemakkelijk is, de noodzakelijkheid de nieuwe personeelsleden die dagelijks onze rangen komen vervoegen op te vangen in het veiligheidsbeleid eigen aan onze maatschappij.

Bij dit laatste punt zou ik vandaag wel even willen blijven stilstaan daar door de recente vermindering van de



De h. Voorzitter Storme wenst de vertegenwoordigers van de Groep Limburg, de hb. Haenen en Zwerts, geluk.



De hb. Walleyn en Bracke, afgevaardigden van de Beweging van Oost-Vlaanderen, worden door de h. Monchy, Beheerder, gefeliciteerd.

arbeidsduur het in de komende dagen noodzakelijk zal zijn een gevoelig aantal nieuwe personeelsleden in dienst te nemen.

Het zullen de eerste stappen zijn die deze nieuwe personeelsleden in het bedrijf zullen zetten die van doorslaggevend belang zullen zijn op hun gedragingen gedurende gans hun loopbaan, vooral dan op veiligheidsgebied.

Daarom richt ik mij tot alle aanwezigen, die reeds een rijke ervaring op veiligheidsgebied hebben opgedaan hetzij als veiligheidschef, hetzij als lid van een veiligheidscomité, hetzij als syndicaal afgevaardigde, hetzij als leraar van een veiligheidsploeg :

- wijst de nieuwelingen op de gevaren waaraan zij zich blootstellen hetzij door onwetendheid, hetzij door gebrek aan ervaring; loopt niet onverschillig voorbij zoniet zult U de morele verantwoordelijkheid dragen wanneer er zich een ongeval voordoet;
- spot niet met hun onhandigheden doch weest hen behulpzaam bij het aanleren van de juiste werkmethode;
- doet hen begrijpen dat het noodzakelijk is de hun ter beschikking gestelde persoonlijke beschermingsmiddelen te gebruiken;
- leert de leden van de veiligheidscomités begrijpen dat hun taak zich niet moet beperken tot het doen van voorstellen of het inbrengen van revendicaties maar dat zij vooral tot taak hebben hun medewerkers, ook de nieuwelingen, ertoe te brengen de veiligheidsvoorschriften na te leven;
- wijst de nieuwelingen op de eventuele droevige gevolgen van een arbeidsongeval waarvan U in het verleden voorzeker reeds getuige zijt geweest;
- en ten slotte, wil ik nog wijzen op het feit dat het beste psychologische propagandamiddel bij de ongevallenbestrijding ongetwijfeld nog steeds het goede voorbeeld is.

De belangrijkheid van de geest van veiligheid

Na de h. Voorzitter Storme nam de h. Directeur-generaal het woord en vroeg om een goede geest van veiligheid te propageren. Hij deed voornamelijk beroep op de diensten van de Beweging :

Veiligheid betrachten, bestaat er niet alleen in de beschermingsmiddelen te gebruiken, onderrichtingen te verspreiden, propaganda te maken door affiches of vertonen van films; het komt er in de eerste plaats op aan de ongevallen te voorkomen door het scheppen van een sfeer van veiligheid zodat de menselijke reflexen als het ware vanzelf « veilig » zijn.

Weinige agenten zullen aan hun veiligheid denken indien er in hun omgeving geen sfeer van waakzaamheid heerst.

Een veiligheidschef zal geneigd zijn meer vertrouwen te hebben in een arbeider beziel met een werkelijke veiligheidsgeest die omzichtig aan een onafgeschermd machine werkt, dan in een arbeider zonder veiligheidsgeest die aan een goed afgeschermd machine werkt doch vroeg of laat het slachtoffer van zijn roekeloosheid zal worden.

Voor de diensten van de Beweging werden er, in 1974, 377 bestuurders aangeworven die er moeten toe opgeleid worden stipt de voorschriften van de Wegcode na te leven.

In dat verband wijzen wij er op dat de N.M.V.B. verleden jaar 4.601 verkeersongevallen telde tegen 4.500 in 1973, hetzij een vermeerdering van 2,2 %.

Wellicht is deze vermeerdering te verklaren door de verkeersbeperkingen ingevolge de oliecrisis opgelegd aan de particuliere voertuigen tijdens de twee laatste maanden van 1973. In verhouding tot 1972, toen er 4.805 ongevallen opgetekend werden, is er nochtans een merklijke verbetering : 204 ongevallen minder, hetzij 4,2 %.

Wij hebben niettemin enkele frontale

botsingen te betreuren gehad, met zware gevolgen, waarbij de verantwoordelijkheid van ons personeel betrokken was.

Daar ook is de menselijke factor altijd bij te betrekken : de bestuurder moet steeds goed rechts van de baan rijden en nagaan, alvorens links voorbij te steken, of de weg over een voldoende afstand vrij is om ieder ongevalrisico te vermijden.

Ik zet er ten zeerste onze onderrichters en afgevaardigden van de Beweging toe aan onze bestuurders in te prenten dat zij, daar zij ten dienste van de gemeenschap staan, streng de veiligheidsvoorschriften behoren na te leven en zulks met voorrang op het in acht nemen van de dienstregeling.

Het beste propagandamiddel in de strijd tegen het gevaar is en zal altijd het gegeven voorbeeld blijven.

Ik vraag U zonder verpozen uw inspanningen voort te zetten en ik wens U van nu af aan, want ik weet dat ik op U mag rekenen, een mooi succes voor 1975.

De premies en de trofee

Na de aandachtig gevolgde toespraken die warm toegejuicht werden, was het ogenblik voor de overhandiging van de premies en de zozeer gegeerde trofee « Graaf Louis de Lichtervelde » gekomen.

De trofee, voor de Groep met de laagste ongevalcoëfficiënt in 1974, werd veroverd door de Groep Limburg. Wat de wedstrijden tussen de Groepen betreft, werden de prijzen gewonnen door :

1. de Beweging van Oost-Vlaanderen;
2. Wegen en Werken van West-Vlaanderen;
3. de Werkhuizen van Brabant.

Met een aperitief werd de ceremonie besloten, waarna het gebruikelijk eemaal volgde, een attentie die door alle afgevaardigden ten zeerste op prijs werd gesteld.



De afgevaardigden van Wegen en Werken van West-Vlaanderen, de bb. Aspeslagh en Populiere, worden door de h. voorzitter Storme gelukgewenst.



De h. Directeur-generaal Van Autgaerden feliciteert de afgevaardigden van de Werkplaatsen van Brabant, de bb. Seghers en Mafrans.

DE INFORMATICA GEMODERNISEERD BIJ DE N.M.V.B.

De teleprocessing is sinds 1 januari 1975
in dienst gesteld

Inleiding

De sedert jaren vastgestelde vooruitgang van de techniek in het algemeen en van de elektronica in het bijzonder, hebben de N.M.V.B. ertoe gebracht resoluut de rationalisatie en de automatisatie van haar administratief apparaat door te drijven.

Onze maatschappij wenst deze verbeteringen te verwezenlijken, niet door van ieder agent een robot te maken, ten dienste van een overdreven gecentraliseerde administratie. Zij wil integendeel het gewestelijk karakter van haar exploitatiediensten eerbiedigen en de aan iedereen toegewezen taak laten uitvoeren, met erkenning van het menselijk aspect van de arbeid.

Dank zij de pers en de televisie heeft ieder reeds een computer met ponskaarten en magnetische banden en schijven aan het werk kunnen zien. Spijtig genoeg is er voor de leek niet veel spectaculairs aan, want alleen het snelwerkende afdruktoestel toont de grote capaciteit van de machine aan; alles speelt zich inderdaad in het centrale geheugen af.

Sedert meer dan 15 jaar gebruikt de N.M.V.B. een computer waarvan het type de evolutie van de techniek gevolgd heeft. De informatieverwerking per computer gebeurde lange tijd uitsluitend in de zetel van het Hoofdbestuur; de Exploitatiegroepen stuurden per post de te registreren documenten op en kregen de verwerkte informatie terug onder vorm b.v. van loonstaten, magazijninventarissen, enz.

Vermits het utopisch zou geweest zijn in iedere stelplaats een computer te plaatsen, besliste de Raad van Beheer van de N.M.V.B. in 1973 alle acht gewestelijke Diensten uit te rusten met een apparaat, genoemd « TERMINAL », dat verbonden is met de centrale eenheid van de computer van het Hoofdbestuur door middel van gehuurde telefonische verbindingen.

Het programma van plaatsing van deze apparaten werd geëerbiedigd. Op heden zijn er al vier in dienst:

in Brabant (Kuregem), sinds 1-1-1975;
in Namen, sinds 1-2-1975;
in Hasselt, sinds 1-3-1975;
in Antwerpen, sinds 1-5-1975.

Een vijfde zal bij het verschijnen van dit artikel geïnstalleerd zijn, nl. te Destelbergen (1-6-1975). Andere terminals zullen na de grote vakantie volgen:

Henegouwen (Bergen), op 1-9-1975;
Luik, op 1-10-1975;
Brugge, op 1-12-1975.

Alvorens zeer bondig de gebruikte apparatuur en haar principes te beschrijven, menen wij dat, benevens de voorziene verbetering bij de overbrenging der informaties tussen de Groepen en de computer, de installatie van de terminals een psychologisch effect zal hebben dat noodzakelijkerwijze een grotere betrokkenheid van de gebruikers tegenover de informatica zal teweegbrengen.

Onbetwistbaar vormen de stelplaatsen van een Exploitatiegroep een geheel, aan mekaar verbonden door de tramlijnen en de autobusdiensten; dank zij deze reële band zullen zelfs de meest verwijderde stelplaatsen in nauwer contact komen met de computer.

Men mag nooit uit het oog verliezen dat het ware gelaat van de « Buurtspoorweg » noch het Hoofdbestuur noch de gewestelijke Directie is, doch wel de soms kleine stelplaats met enkele autobussen, de onderhouds- of herstellingswerkplaatsen, alsook de sporen, de lijnen, de geldtas van de ontvanger, de autobus opgeslorpt in het stadsverkeer of opgehouden door de sneeuw, het in de grauwe van de morgen aan de slag gaan of de vochtige duisternis op het einde van de dagtaak, laat in de nacht.

Daar ontstaat een gedeelte van de informatie bestemd voor de computer, t.t.z. daar waar de te vervullen taak voorrang schijnt te hebben op de in te vullen paperasserij. Men kan vanzelfsprekend altijd het nut van een informatie betwisten; papieren hebben nooit een autobus bestuurd, noch een motor hersteld, noch een spoor hernieuwd.

Laten wij ons evenwel volgende vragen stellen: zonder de papieren en zonder het stelsel dat de erop vermelde informaties coördineert:

— wie zou de jaarlijkse door de 6.336 loontrekkende agenten geïnstalleerde 11 miljoen uren berekenen en tijdig uitbetalen, rekening gehouden met de ingewikkeldheid van de sociale wetten?

— wie zou op het nationale vlak het oog houden op de ongeveer 30.000 verschillende magazijnartikelen, ten einde hun regelmatige herbevoorrading te kunnen verzekeren in een zwakke economische tijdspanne?

— wie zou in staat zijn, zonder een belangrijke schaar medewerkers (en met welk percentage vergissingen), het aantal kilometers te bepalen, afgelegd door de bijzonderste onderdelen van 2.200 autobussen?

Er moet dus een harmonie verwezenlijkt worden tussen de lichamelijke arbeid en de administratieve taak die ermee overeenstemt. Wij zullen verder terugkomen op het aspect van de nauwkeurigheid van het in te vullen document.

Laten wij vooraf in het kort een computer, een terminal en een teleprocessing beschrijven en bondig de principes ervan weergeven.

De computer

Wat is een computer? Het is een geheel van met mekaar verbonden machines, waarvan sommige over een geheugen beschikken. Dit geheel ontvangt nieuwe inlichtingen hetzij door geperforeerde kaarten, hetzij door magnetische banden of schijven. Deze inlichtingen, gevoegd bij degene die zich reeds in de geheugens bevinden, zullen rekenkundig (optellingen, aftrekkingen, delingen, vermenigvuldigingen, enz.) of logisch (sortering, vergelijking, beslissing, enz.) behandeld worden.

De beschrijving van de verschillende verrichtingen wordt in programma's opgenomen. Op ieder ogenblik immers moet de machine de gewenste controles kunnen verrichten, vooral wegens de uitzonderlijke uitvoeringssnelheden (1/1.000.000ste sec.). De grote stroom inlichtingen wordt geregeld zoals het hets verkeer in een grote stad, met verkeerslichten, politieagenten, enkele richtingen...

De computer omvat voornamelijk:

- 1) een centrale eenheid met het belangrijkste geheugen en de commando-inrichting;
- 2) een lezer-perforator van kaarten met een controle-eenheid, t.t.z. een eenheid die geperforeerde kaarten leest (kaarten met gegevens, programmatiekaarten, controlekaarten, enz.) en die tevens kaarten kan perforeren met het oog op een later gebruik;
- 3) vijf kasten voor het afrollen van magnetische banden met controle-eenheid, waarmee informaties op de banden kunnen aangebracht worden en ook de inlichtingen, die erop voorkomen, kunnen gelezen worden;
- 4) drie kasten voor magnetische schijven (kleine capaciteit) met controle-eenheid; op ieder stel schijven kunnen 7 miljoen lettertypes verzameld worden; om zich een idee te kunnen vormen van dergelijke capaciteit, vermelden we dat het aantal lettertypes in kleur in de nieuwe geïllustreerde kleine Larousse ongeveer 5 miljoen bedraagt;
- 5) vier kasten voor magnetische schijven (grote capaciteit), waarvan ieder stel 70 miljoen lettertypes kan bevatten;
- 6) een snelwerkend afdruktoestel, m.a.w. een superschrijfmachine die 1.200 lijnen per minuut of 20 lijnen

per seconde kan drukken; iedere lijn kan 132 lettertypes bevatten. De mogelijkheden van een dergelijke machine worden aangetoond door de telefoongids van het Brussels net als voorbeeld te nemen, die ongeveer 1.000 bladzijden telt, met op iedere bladzijde ongeveer 400 abonnees, hetzij in totaal 400.000 abonnees.

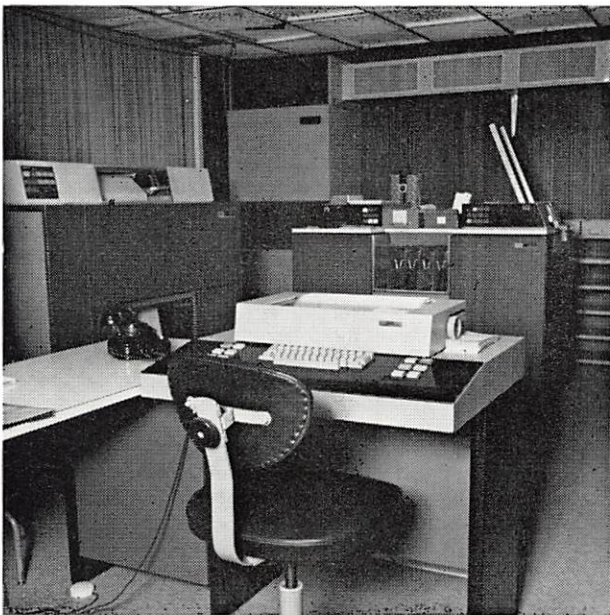
Nemen wij twee abonnees per lijn, dan moeten 200.000 lijnen gedrukt worden. Een snelheid van 1.200 lijnen per minuut (zonder tijdverlies voor het herladen met papier en het verspringen van de bladzijde) zou ons toelaten deze 200.000 lijnen in minder dan 3 uur te drukken.

Een normale reactie is: wij drukken dergelijke boekwerken niet. Dat men deze dwaling moge inzien! Een loonfiche b.v. telt gemiddeld een vijftiental werkelijke lijnen. De 6.336 maandeijks te drukken loonfiches

- de dactylografie (50 % van de bestellingen), de prijsaanvragen en de herinneringsbrieven voor levering;
- de automatische verificatie (50 %) van de facturen;
- de imputatie van de grondstoffen;
- de berekening van de wedden, lonen, pensioenen (sociaal secretariaat, kinderbijslagen, statistieken, enz.);
- het bijhouden van het door het rollend materieel afgelegde kilometers, met automatische facturatie voor de speciale autobusdiensten;
- de boekhouding van de gewone en de schoolabonnementen;
- het bijhouden van de staat van de banden, de motoren en de gangwissels van de autobussen;
- het bijhouden van de exploitatieuitslagen;
- het bijhouden van de tabellen van eerste inrichting;

omzetten om ze telefonisch te kunnen doorzenden naar de computerzaal van het Hoofdbestuur, waar een tweede « MODEM » opnieuw deze signalen omzet, zodat ze weer leesbaar worden voor de machine.

De aldus overgebrachte inlichtingen worden op grote magnetische schijven verzameld; zij worden nagezien en iedere vastgestelde onregelmatigheid wordt onmiddellijk geseind naar de Groep langs dezelfde telefonische weg, nl. MODEM (Hoofdbestuur) - telefonische lijn - MODEM (Groep) - afdruktoestel (Groep). Op dit afdruktoestel (66 lettertypes per seconde, hetzij 5 keer vlugger dan de TELEX) verschijnen de berichten en gegevens, doorgezonden door de centrale computer. Het spreekt vanzelf dat deze kaarten met gegevens voorafgegaan worden door kaarten die de aard van het probleem bepalen en de instructies voor de computer bevatten.



Op de voorgrond de commandopost van de computer, links het snelle afdruktoestel; ernaast de lezer-perforator van mecano-
grafische kaarten.



De b. Steux, operator, en kasten met magnetische schijven. De vier schijven op de achtergrond, alhoewel van klein formaat, hebben elk een capaciteit die tienmaal hoger ligt dan die van de schijf op de voorgrond.

vertegenwoordigen 90.000 werkelijke lijnen. Het drukken hiervan vergt 2 uren. Hoeveel tijd zou er nodig zijn indien dit alles met de hand zou moeten gebeuren?

- 7) een commandopost, een soort van elektrische schrijfmachine, die het de operator mogelijk maakt kennis te nemen van de door deze machine uitgezonden berichten en toelaat het verloop van alle werken te volgen.

Al dit materieel is in een zaal van een oppervlakte van 63 m² ondergebracht.

De computer verricht de meest verscheidene bewerkingen. We vermelden de voornaamste:

- het dagelijks bijhouden van de voorraden;
- de berekening van de herbevoorradingen;

- het bijhouden van de financiële en boekhoudkundige problemen;
- enz...

Voor deze bewerkingen moeten talrijke gegevens door de Exploitiatiegroepen verstrekt worden en hier speelt de terminal een grote rol.

De terminal

Feitelijk worden de te lezen kaarten, in plaats van ze te laten behandelen door de « kaartenlezer » in de computerzaal, toevertrouwd aan de « kaartenlezer » van de terminal die zich in de Groep bevindt. De signalen, voortgebracht door de gegevens van de kaarten, worden overgebracht naar een « MODEM » (een doos van 30 cm × 30 cm × 10 cm die gelijkenis vertoont met een radiotoestel), die deze gaat

Het is dus zo dat de operator van de Groep zich niet tevreden stelt met het doorzenden van gegevens langs telefonische verbinding (teletransmissie), maar ook op afstand bevelen doorgeeft aan de computer met de daarvoor bestemde kaarten (teleprocessing). Wij denken dat dit uit psychologisch oogpunt zeer belangrijk is, want de operator van de Groep blijft meester over zijn informatie; hij is er verantwoordelijk voor en laat ze op afstand door de computer behandelen. Men kan dus vaststellen dat teleprocessing, in plaats van te offeren aan een te ver doorgedreven centralisatiestrekking, integendeel toelaat een bepaalde decentralisatie van de behandeling van de informatie te verwezenlijken.

Laten wij ten slotte nog vermelden, zonder tot details over te gaan, dat de



Mevrouwen M.L. Dressen en M.J. Brichet aan het werk aan de terminal in de Groep Brabant te Brussel.

teleprocessing ons verplicht heeft in multiprogrammatie te werken. Hierdoor kan de computer gelijktijdig verschillende problemen behandelen.

Een andere, nog uit te werken mogelijkheid voor de plaatselijke operator bestaat erin dat het centrale kaartstelsel zou kunnen geraadpleegd worden. Dit kan inderdaad nu reeds gebeuren, maar de verantwoordelijken voor deze systemen zullen eerst hun programma's zodanig moeten samenstellen dat de eerste de beste niet eender welk kaartstelsel zou kunnen raadplegen, aangezien sommige van deze kaarten vertrouwelijke inlichtingen bevatten (personele, financiële, commerciële).

Het materieel van een terminal bestaat thans uit :

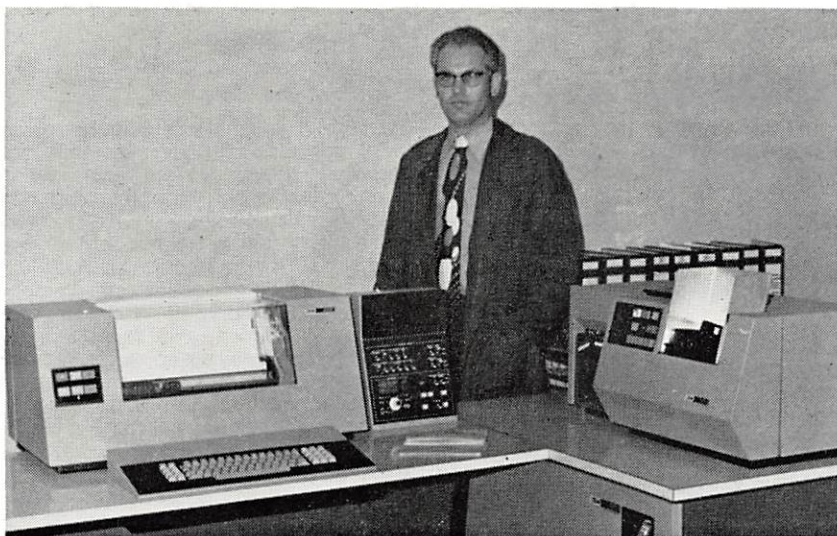
— de eigenlijke terminal met twee belangrijke functies : het kaartenlezen en het afdrukken (verbonden met de telefoon);

— 2 « niet verbonden » machines, die kaarten perforeren en nazien. De bezette oppervlakte bedraagt ongeveer 20 m².

De juistheid van de documenten

Alvorens te eindigen, willen wij eerst nog het probleem aanraken van de juistheid van de documenten die op kaarten moeten overgebracht worden.

De verantwoordelijken voor de organisatie van het administratief werk trachten klare, precieze, volledige instructies en gemakkelijk in te vullen documenten te leveren. De agenten, die de opdracht hebben deze documenten in te vullen, moeten hierop juiste inlichtingen aanbrengen door middel van duidelijk leesbare cijfers. Velen zullen bij deze opmerking glimlachen. Evenwel, hoeveel telefonische verbindingen, hoeveel discussies en tijdverlies zou-



Links het afdruktoestel en rechts de kaartenlezer van de terminal te Hasselt, waarvoor de b. Beutjens verantwoordelijk is.

den kunnen vermeden worden door een grotere geestesinspanning en een meer verzorgd werk.

De vergissingen bij de informatieverstrekking doen zich onder verschillende aspecten voor. Vooreerst de verzuiming, hetgeen meer voorkomt dan men zou aannemen. Men vergeet een feit mee te delen dat van de gewone toestand afwijkt.

Het kan ook gebeuren dat de informatie juist is, maar dat ze op een verkeerde plaats of zonder de vakjes te eerbiedigen aangebracht werd. Aldus ziet men, bij een rectificatie van de inlichtingen, dat men zich bij het overschrijven van de « basisgegevens » vergist.

Er zijn verder de vergissingen, toe te schrijven aan een verkeerde interpretatie van de « berichten »; deze moeten in principe in geval van twijfel herlezen worden. En dan is er nog de vergissing zelf : een verkeerd cijfer, een nul te veel of te weinig. Ongelukkig wordt dit door de computer aanvaard, wat de oorzaak is van foutieve resultaten.

De mensen en de pers verklaren soms : « De computer heeft zich vergist ». Dit heeft geen zin, want de computer is een machine zonder hersens, dus zonder persoonlijkheid. Een persoonlijkheid willen toekennen aan een computer doet denken aan de man die zijn kachel trappen gaf omdat hij er tegen aangelopen was.

Zeker is het dat de computer zeer snel berekeningen kan maken en de mens ontlast van vervelende arbeid. Hij kan evenwel slechts dat teruggeven wat de mens hem aan informatie en programma's geboden heeft. Hij denkt niet, hij overweegt niet, hij voert uit. Op dit gebied kan en moet de mens de volle maat geven.

Besluit

Nadenken en overwegen : dit betekent niet noodzakelijk de theorieën van de relativiteit of de elektronica herontdekken. In ons geval gaat het om een dagelijkse bijdrage tot de openbare dienst, die wij moeten verzekeren. Het is op een gegeven moment zijn aandacht scherpen om op juiste wijze de documenten in te vullen die het onmisbare raderwerk zijn van een goede administratie.

De huidige wereld verandert en wendt zich meer en meer af van een verouderd paternalisme. Er wordt intengendeel een actieve deelneming vereist, waarbij vrijheid helemaal niet gelijkstaat met anarchie, twijfelachtige fantasieën of onverschilligheid. Laten wij het verleden eerbiedigen, want onze voorgangers bij de N.M.V.B. waren grote bouwers, hun tijd waardig. Dat men dat ook van ons moge zeggen.

Indien wij ertoe in staat zijn, laten wij onze problemen aan een nieuw onderzoek onderwerpen in het licht van de huidige vereisten en leveren wij het bewijs dat wij door een vrijwillig aanvaarde discipline de technologische vooruitgang van onze tijd waardig zijn.

Groep Brabant Uitreiking van eretekens

Op zaterdag 26 april 1975 had de plechtige uitreiking plaats van de onderscheidingen in de nationale orden alsmede van de burgerlijke eretekens voor 35 of 25 jaren dienst aan agenten van de Groep en van T/AT Brabant, in aanwezigheid van de directie, van afgevaardigden van de dienst T/AT en van de vakbonden en van Mevrouw Brocké, maatschappelijke assistente.

De Groepschef schetste in het kort de werktoestanden in de jaren toen de thans onderscheiden agenten in dienst traden. Gelijktijdig met de evolutie van het gemeenschappelijk vervoer veranderen ook de werkvoorwaarden en werd o.a. de vermindering van de arbeidsduur doorgevoerd.

De Groepschef wees er dan verder op dat deze sociale verbeteringen nochtans zwaar doorwegen op de exploitatiekosten, maar gelukkig ontkent niemand de onmisbare rol welke het gemeenschappelijk vervoer, en in het bijzonder de N.M.V.B., voor de landelijke bevolking vervult.

De Staat komt weliswaar tussenbeide om onze uitgaven te dekken, maar de Maatschappij rekent op de werkkraft en de toewijding van haar personeel om haar opdracht te kunnen voortzetten en de gunst van het cliënteel te behouden of te herwinnen. Tenslotte feliciteerde de h. Peerts in de naam van de Raad van Beheer en van de heer Directeur-generaal de talrijke jubilarissen.

Na de uitreiking van de eretekens zorgde een goed orkest voor de vrolijke noot. Een animator bracht bovendien door talrijke sketches en opgewekte liedjes de genodigden herhaaldelijk aan het lachen.

NATIONALE ORDEN

Kroonorde

Ridder

Macharis E., bewegingschef 1^o klas.
Olbrechts I., dienstchef 1^o klas.
Sommereyns R., dienstchef 2^o klas.

Gouden Palmen

Lambert R., eerste controleur.
De Hauwere J.-B., klerk.

Zilveren Palmen

Du Laing J., brigadier.
Kamers G., keurwerkman.
Lissens J., keurwerkman.
Celis L., geschoold werkman 1^o kl.
Debrun A., geschoold werkman 1^o kl.
De Munck J., geschoold werkm. 1^o kl.
Scheepmans H., gesch. werkm. 1^o kl.
Tuyls J., geschoold werkman 1^o kl.
Van Den Bergh J.-B., gesch. werkm.
Ovart E., geschoold werkman.
Delvaux A., 1^o geschoolde arbeider.
Erven F., 1^o geschoolde arbeider.
Fieremans L., keurwerkman.
Hemmerijckx S., keurwerkman.

Gouden Medaille

Colson A., AB-bestuurder-ontvanger.
Degraux R., AB-bestuurder-ontv.
Schaumans E., AB-bestuurder-ontv.
Nijs W., AB-bestuurder-ontvanger.
Ringoet J., AB-bestuurder-ontv.
Tuyaerts E., AB-bestuurder-ontv.
Vandevenne P., AB-bestuurder-ontv.
Willems J., AB-bestuurder-ontvanger.
Mostinckx C., ontvanger.
Fievet G., AB-bestuurder-ontvanger.
Schellemans P., ontvanger.
Van Horebeek J., AB-bestuurder-ontv.

Orde van Leopold II

Ridder

De Jonghe M., opz. W. en W. 1^o kl.

BURGERLIJKE ERETEKENS

35 jaren dienst

Burgerlijk Kruis 2^o klasse

Leclercq A., eerste controleur.

Burgerlijke Medaille 1^o klasse

Coeckelberghs C., halfgesch. werkm.
Vanderstichelen M., keurwerkman.
Van Den Broeck Th., AB-best-ontv.
Cornelis A., AB-bestuurder-ontv.
De Jonghe E., AB-bestuurder-ontv.
De Roock T., AB-bestuurder-ontv.
Hauwaert A., AB-bestuurder-ontv.
Schoukens A., ontvanger.
Tierens V., geschoolde arbeider.
Vandecauter E., AB-bestuurder-ontv.
Rooseleir P., ontvanger.

25 jaren dienst

Burgerlijke Medaille 2^o klasse

Ballinckx J., Van Tieghem R., Raymaeckers F., Day E., Deconninck W., Deneef R., Puttemans J., Vermaelen J., D'Haese J.

TROUW AAN DE « BUURTSPORWEGEN »

Dat trouw aan de buurtspoorwegen onder verschillende vormen geen ijdel woord is, wordt door talrijke getuigenissen bewezen.

Ziehier twee van de zovele gevallen die ons ter kennis gebracht werden.

Bijna 50 jaar abonnee

Einde februari hernieuwde de h. Edmond Tuleau van Chapelle-lez-Herlaimont, alvorens op 1 juni 1975 op pensioen gesteld te worden, voor de laatste maal zijn abonnement, geldig van 1 maart tot 31 mei op het traject Chapelle-lez-Herlaimont (St-Germain) - Jolimont (vertakking).

Hij werd op 11 mei 1910 geboren en toen voor hem de tijd van de arbeid aanbrak, nam hij op 1 september 1925 zijn eerste abonnement op het traject Chapelle (St-Germain) - Morlanwelz (Etat). Tijdens de vele jaren die volgden, veranderde hij soms van werkgever en van bestemming, maar steeds deed hij beroep op de buurtspoorwegen om zich naar zijn werk te begeven. Hij deed dit gedurende 49 jaren en 9 maanden, wat een prestatie op zichzelf is. De gedurende deze periode betaalde abonnementsgelden maken een mooie ontvangst voor onze diensten uit.

Alle respect voor deze trouwe cliënt, die ook veel woorden van lof vindt voor de gedragingen van de jonge agenten van de N.M.V.B., in dienst op de lijn die hij zolang gebruikte.

Een negentigjarige en het sinterklaasfeest te Destelbergen

In het nummer van januari-februari II. bracht « Onze Buurtspoorwegen » verslag uit over het sinterklaasfeest dat sinds 27 jaar te Destelbergen georganiseerd wordt en over het bal en de tombola, nodig om de onkosten van dit feest te dekken.

De h. Désiré Haegeman van Eeklo, een gepensioneerde van meer dan 91 jaar, maakte van de gelegenheid gebruik om aan het organiserend comité mee te delen dat hij nog altijd belang stelt in alle activiteiten die plaats vinden bij de Nationale Maatschappij, die hij gedurende vele jaren heeft gediend.

Hij betreurde het dat hij niet in staat was door zijn aanwezigheid het bewijs te leveren van deze belangstelling. Alleen zijn hoge ouderdom belette hem dit. Uit solidariteit kocht hij evenwel een aantal steunkaarten, die rechtgaven op deelneming aan de tombola.

Het gebaar van deze negentigjarige verdient onze dankbaarheid en getuigt voor zijn gehechtheid aan zijn vroeger werkmidden.

De b. J. Ringoet, AB-bestuurder-ontvanger te Het Rad, ontvangt de gouden medaille van de h. Peerts, Groepschef.



NIEUWS VAN HET HOOFDBESTUUR EN VAN DE EXPLOITATIEGROEPEN

Geboorten

HOOFDBESTUUR

Liesbeth bij De Bruycker H. (Burst)

ANTWERPEN

Chiela bij Ouasters B. (Schoten)
Cindy bij Callebaut J. (Antwerpen)
Els bij Aerts G. (Deurne)
Bart bij Van Opstal E. (Ekeren)
Wim bij Daghelinckx L. (Brasschaat)
Lieven bij Peeraer L. (Rijkevorsel)
Nathalie bij Couttenier J. (Deurne)
Sabine bij Mols J. (Oelegem)
Inge bij Van Ginckel H. (Hoogstraten)

OOST-VLAANDEREN

Annabella bij Van de Velde A. (Gent)
Geert bij Vanderbeken A. (Zevergem)

HENEGOUWEN

Virginie bij Demay Chr. (Doornik)
François bij Roland R. (Lobbes)
Maryline bij Baguet O. (Anderlues)
Carline bij Kovacs L. (Marcinelle)
Mélanie bij Motta Cl. (La Louvière)
Kathy bij Preudhomme J.-P. (Forchies-la-Marche)
Marc bij Brogniez Cl. (Vellereille-les-Brayaux)
Olivier bij Troch F. (Houdeng-Aimeries)
Harold bij Quévy G. (Jemappes)
Carine bij Backelandt J. (Mont-s.-Marchienne)
Christelle bij Scheirs C. (Fayt-lez-Manage)
Sandra bij Sinaeve J. (Gosselies)
Isabelle bij Sinaeve J. (Gosselies)
Laurence bij Dethier A. (Pont-à-Celles)

NAMEN - LUXEMBURG

Cedric bij Maurcot J. (Namen)
Caty bij Hubaux R. (Lustin)
Virginie bij Astgen R. (Landenne)
Claude bij Bauduin P. (St-Marc)
Sandra bij Donny J.-P. (Anhée)
Geraldine bij Fayt F. (Mehaigne)
Agnes bij Deloyer A. (Meeffe)
Benjamin bij Damas M. (Ciney)

LUIK

Muriel bij Peeters Fr. (St-Nicolas)
Kaatleen bij Lemal G. (Ans)

BRABANT

Olivier bij Machtelinckx G. (Brussel)
Ann bij Luybaert Fr. (St-Pieters-Leeuw)

LIMBURG

Cindy bij Vastmans A. (Genk)
Cynthia bij Olaerts L. (Genk)
Jürgen bij Rzymiski P. (Heusden)

WEST-VLAANDEREN

Els bij Snauwaert J.-P. (Brugge)
Wim bij Saron Fr. (Brugge)
Vicky bij Doom G. (Beerst)
Isabelle bij Deprez W. (Geluwe)
Nathalie bij Deprez W. (Geluwe)
Saskia bij Boedt Fr. (Oostende)
Jürgen bij Dewulf W. (Oostduinkerke)
Didier bij Janssens R. (Knokke-Heist)
Nick bij Rosselle L. (Oostende)
Cindy bij Meersman Cl. (Menen)
Jürgen bij Soete M. (Westende)

Huwelijken

HOOFDBESTUUR

Mej. De Valck R. met Guldix F.

OOST-VLAANDEREN

Van Mele R. met Mej. Puylaert L.
Cornelis Th. met Mej. Loosvelt B.

HENEGOUWEN

Heynen Ph. met Mej. Lambot Cl.
Delforge J. met Mej. Goelen V.

NAMEN - LUXEMBURG

Hebette J.-P. met Mej. Rasquin M.-J.
Tonneau D. met Mej. Weigert Cl.

BRABANT

Fillée Fr. met Mej. Dellier G.
Joosten Ch. met Mej. Stubbe Cl.

WEST-VLAANDEREN

Desmet J. met Mej. Snauwaert R.

Gepensioneerde agenten in de groepen

Maanden maart en april 1975

	Dienst- jaren
ANTWERPEN	
Leemans C., ontvanger	32
De Veuster L., gesch. werkm. 1 ^e kl.	45
Van Haevre E., AB-bestuurder-ontv.	40
OOST-VLAANDEREN	
Bracke J., ontvanger	42
Verhoeven M., schoonmaakster	30
Deliaert M., brigadier	34
HENEGOUWEN	
Leroy Ch., gesch. werkm.	35
Roland L., ontvanger	41
Troch H., AB-bestuurder	47
Canon F., ontvanger	41
Collignon R., 1 ^e gesch. arbeider	29
Roup A., keurwerkman	31
NAMEN - LUXEMBURG	
Deleuze F., keurwerkman	30
Smal F., brigadier	46
LUIK	
Bousmanne E., dienstchef 2 ^e kl.	41
Declerck G., 1 ^e gesch. arbeider	36
Louis R., 1 ^e keurarbeider	48
Simons R., brigadier	37
Dykman F., 1 ^e keurwerkman	37
Hayen E., AB-bestuurder-ontv.	29
Tibo A., 1 ^e gesch. arbeider	49
BRABANT	
Buggenhout J., opsteller	38
Daens C., gesch. werkm.	40
Du Laing J., brigadier	30
Haine H., AB-bestuurder-ontvanger	38
Michaux G., AB-bestuurder-ontv.	35
Seghers J.B., baanwerker	40
Bellemans G., baanwerker	14
Borremans P., gesp. baanwerker	35
Tordeur J., el. geleider-ontvanger	43
Vanbossuyt S., baanwerker	31
WEST-VLAANDEREN	
Dutreeuw J., ontvanger	38
Haghebaert A., dienstchef 2 ^e kl.	47
Arslijder D., AB-bestuurder-ontv.	34
Dewaegenaere G., AB-best-ontv	29
Terriere L., AB-bestuurder-ontv.	32
Verleye J., AB-bestuurder-ontv.	46

Sterfgevallen

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

AGENTEN IN DIENST

	Leeftijd
HENEGOUWEN	
Lamote C., AB-bestuurder	48
BRABANT	
Roosens A., AB-bestuurder-ontv.	55
De Cuyper J.B., ontvanger	64
Pirart J.B., gesch. werkm.	56
WEST-VLAANDEREN	
Strubbe J., AB-bestuurder-ontvanger	63
BEGUNSTIGDEN	
G.V.K. - K.U.B. - K.V.I. - K.S.H.	
HOOFDBESTUUR	
Van Assche A., opsteller	88
ANTWERPEN	
Abelshausen J., el. geleider	85
Vandeven J., machinist	90
Pluym K., ploegbaas	96
Van Aert L., gesch. werkm.	69
De Wachter F., hoofdontvanger	87
OOST-VLAANDEREN	
Benaerens E., brigadier	82
HENEGOUWEN	
Vallée E., AB-bestuurder	55
Dedisse A., el. geleider	79
Vandemergel A., controleur	73
Fautre V., controleur	75
NAMEN - LUXEMBURG	
Habran W., dienstchef 2 ^e kl.	81
Fourny L., ploegbaas	70
Trompette O., baanwerker	78
Damar A., AB-bestuurder-ontv.	68
Rouveaux E., keurwerkman	81
LUIK	
Scalais J., keurwerkman	68
Van Hove P., gesch. werkm. 1 ^e kl.	69
Digneffe A., controleur	77
BRABANT	
Van Steenwinckel J., ontvanger	87
Pashuysen T., ploegbaas	83
Sevenants J., gesch. werkm. 1 ^e kl.	71
Van de Meirssche C., keurwerkman	66
Hendrickx F., brigadier	74
Schulze H., ontvanger	81
Verheyden L., baanwerker	82
LIMBURG	
Willemans M., brigadier	68
Verstraeten J., baanwerker	87
WEST-VLAANDEREN	
Delie L., ontvanger	82
Depoortere M., AB-bestuurder-ontv.	67
Bouttens G., ontvanger	84
Huyghebaert A., gesch. werkm.	87
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. Roger de WALQUE, inspecteur, met pensioen

Op 10 juni II. bereikte de h. de Walque de pensioengerechtigde leeftijd. In dienst getreden op 4 januari 1936 als exploitatiecontroleur bij het Hoofdbestuur, werd hij tot onderchef-controleur benoemd op 1 januari 1944 en bevorderd tot inspecteur op 1 januari 1951.

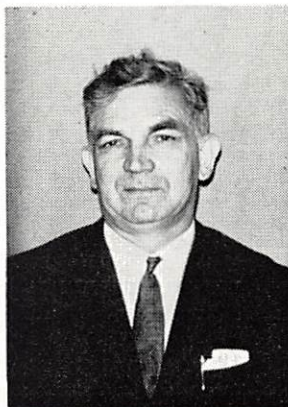


In het begin van zijn loopbaan moest hij voornamelijk controle uitoefenen en op onderzoek uitgaan. Spoedig werd hij evenwel belast met de bevoorrading van steenkolen, brandstoffen en oliën. Hij kweert zich met veel bekwaamheid en groot plichtsbesef van deze zaak, tot voldoening van zijn oversten.

Spijtig genoeg laat zijn gezondheid de laatste tijd te wensen over. Wij hopen dat het herstel dat zich aftekent volledig zal tot stand komen en wensen aan onze collega nog vele gelukkige jaren.

De h. Ferdinand VAN CUTSEM onderbureaucheef, gaat met pensioen

De h. Van Cutsem begon zijn loopbaan bij de Buurtspoorwegen op het Secretariaat van de Groep Brabant op 1 november 1937.



Op 1 oktober 1948 werd hij overgeplaatst naar het Hoofdbestuur, dienst « Liquidatie » van de Directie van Financiën. Enkele jaren later, op 3 au-

gustus 1953, belandde hij in de dienst Verzekeringen en bleef er het grootste gedeelte van zijn loopbaan, die hij beëindigde als onderbureaucheef van de Administratieve dienst van de Algemene Inspectie.

De volledige toewijding, de grote dienstvaardigheid en de beminnelijkheid van de h. Van Cutsem werden op prijs gesteld door al degenen die de gelegenheid hadden met hem te handelen. Zijn chefs en collega's waardeerden ten zeerste deze man die het hart op de rechte plaats droeg en zich de vriendschap van iedereen wist te verwerven.

Wij wensen dat hij nog lang zijn welverdiend pensioen moge genieten en dat hij zich nog actief zal kunnen bezighouden en aangenaam zal kunnen verstrooien.

De h. Boone L.A., technisch inspecteur, kwam van de Groep Antwerpen naar het Hoofdbestuur op 1-4-1975. Werden aangeworven voor de dienst AI/Informatiecentrum: mej.ⁿ De Valck R. en Morgante M., ponssters.

Hartelijk welkom !

ANTWERPEN

De h. Verheyen M., technisch ingenieur, komende van het Hoofdbestuur, werd op 1-4-1975 verwelkomd.

HENEGOUWEN

De h. Painblanc J., onderbureaucheef, komende van het Hoofdbestuur, werd op 1-3-1975 begroet als dienstchef 1^e klasse « Beweging ».

NAMEN- LUXEMBURG

Op 7-4-1975 kwam mej. Van Aerschot Y., ponsster, van het Hoofdbestuur hier toe.

LUIK

De h. Vanhamme G., opsteller, werd op 16-3-1975 voor de dienst Secretariaat - Betwiste Zaken aangeworven.

BRABANT

Op 3-3-1975 ging mevr. Decruyenaere L., klerk, als nieuw personeelslid de rangen van T/AT-Anderlecht versterken.

HET PRAATJE VAN CHEF TRAMBUS

ONTVANGER : Dag, chef. U ziet er zo bedrukt uit ? En met het hoofd volop in de papieren.

TRAMBUS : Hm, hm... Ik heb hier een brief in de hand, die veel klachten bevat en niet van aard is om mij in een goede stemming te brengen.

O. : Is het dan zo erg ?

T. : Het is erg genoeg; het gaat over gebrek aan beleefdheid en gedienstigheid van sommige personeelsleden.

O. : Het voortdurend contact met het publiek brengt soms moeilijkheden mee, chef. Het gebeurt dat de reizigers niet voorkomend en beleefd zijn.

T. : Voorzeker, maar dat is geen reden om op dezelfde manier te reageren, vindt ge niet ? Wij mogen toch nooit uit het oog verliezen dat wij werkzaam zijn bij een maatschappij die met een openbare dienst is belast en dat wij ons beleefd en inschikkelijk moeten tonen tegenover het publiek, zoals voorgeschreven is.

O. : Dat betrachten wij voortdurend, chef.

T. : We moeten er ons strikt aan houden. En vooral wanneer het gaat om gebrekkigen, zieken, invaliden, vrouwen met een kind op de arm, zwangere vrouwen, enz. Men zou ze niet alleen bij in- en uitstappen moeten helpen, maar er ook voor zorgen dat deze personen een zitplaats krijgen. Het Politierglement schrijft trouwens voor dat de reizigers verplicht zijn hun zitplaats af te staan aan de oorlogsinvaliden die moeilijk kunnen blijven rechstaan. Twee plaatsen worden hun door middel van een plaatje met het kenteken « invaliden » bij voorrang voorbehouden.

Vanzelfsprekend gebieden humane overwegingen dat men alle hulpbehoevende reizigers een helpende hand zou toesteken.

O. : Op menswaardigheid komt het inderdaad aan, chef.

T. : Als men dat maar nooit uit het oog verliest !

LIMBURG

Mej. Eyletten J., typiste, kwam op 10-3-1975 van het Hoofdbestuur over. Tevens werd ook mej. Ombelets A., ponsster, eveneens komende van het Hoofdbestuur, op 16-4-1975 verwelkomd.

MOOIE LOOPBANEN



C. Docus

Trad in dienst op 28-9-1934 en werd als gesch. werkman te Kessel-Lo gepensioneerd.



H. Haine

Trad in dienst op 9-8-1937 en werd als AB-bestuurder-ontvanger te Leuven gepensioneerd.



F. Frans

Trad in dienst op 10-10-1927 en werd als AB-bestuurder-ontvanger te Tremelo gepensioneerd.



J.-B. Seghers

Trad in dienst op 13-2-1935 en werd als baanwerker te Anderlecht gepensioneerd.



J. Dutreeuw

Trad in dienst op 10-6-1929 en werd als ontvanger te Oostende gepensioneerd.



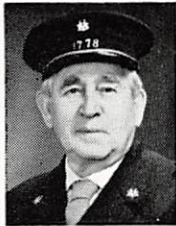
R. Louls

Trad in dienst op 29-8-1927 en werd als te keurarbeider te Luik gepensioneerd.



G. Michaux

In dienst sinds 27-7-1940, werd hij als AB-bestuurder-ontvanger te Tienen gepensioneerd.



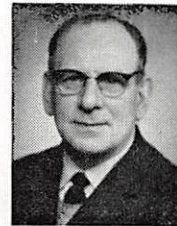
J. Bracke

In dienst sinds 12-4-1933, werd hij als ontvanger te Hamme gepensioneerd.



J. Hernoux

In dienst sinds 3-10-1929, werd hij als brigadier te Andenne gepensioneerd.



H. Troch

In dienst sinds 12-8-1928, werd hij als AB-bestuurder te La Louvière gepensioneerd.



G. Declerck

In dienst sinds 4-2-1939, werd hij als te gesch. arbeider te Luik gepensioneerd.



Ch. Leroy

In dienst sinds 31-7-1940, werd hij als gesch. werkman te Eugies gepensioneerd.

EERLIJK DUURT HET LANGST

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

ANTWERPEN

Broechem: De Backer F. (brieventas + 1.220 F), Pals A. (brieventas + 2.100 F).

Hoogstraten: Van Ginckel M. (brieventas + 2.360 F).

Tjalkstraat: De Smet A. (brieventas + 1.500 F), Hensbergen C. (handtas + 600 F), Engelen A. (handtas + 970 F), Leers J. (brieventas + 1.520 F), De Wel H. (damestas + 1.020 F).

Turnhout: Keersmaekers L. (gouden armband), Van der Eycken F. (geldbeugel + 1.365 F).

OOST-VLAANDEREN

Destelbergen: Walleyn G. (500 F), Slock M. (4.000 F), Van Wassenhove A. (1.046 F), Van Wassenhove P. (823 F).

Hamme: Berger R. (500 F), Ruys A. (9.860 F).

Hofstade: Erauw R. (1.140 F).

Oudenaarde: Benoot R. (14.000 F).

St-Niklaas: Rombout G. (650 F).

HENEGOUWEN

Bergen: Masson J. (brieventas + 3.892 F), Masson J. (handtas + 987 F + spaarboekje met som van 30.000 F).

Doornik: Mounier G. (cassette-recorder), Kraeye P. (spaarboekje + spaarbons voor een waarde van 5.000 F), Lagache D. (herenuurwerk), Cardon J.P. (damesuurwerk).

NAMEN - LUXEMBURG

Aarlen: Gruselin D. (uurwerk + armband).

Florenville: Antoine A., (1.300 F + 7.000 F), Camus M. (brieventas + 650 F).

Forville: Thomas J.M. (zilveren armband), Onkelinx M. (1.240 F), Wiame J. (1.640 F).

Morville: Bouchat G. (herenuurwerk), Linhet R. (damesuurwerk).

Namen: Croon A. (686 F).

Onoz: Renard R. (damesuurwerk).

LUIK

Bitsingen: Toppets M. (771 F), Kerkhofs (7.100 F), Gorissen J. (502 F).

Eupen: Bemelmans (4.181 F).

Omali: Dengis A. (19.750 F).

Rocourt: Schoefs (1.970 F), Schroven (581 F), Roufflaer (520 F).

BRABANT

Leuven: Stiers A. (brieventas + 1.441 F).

Tielt: Cauwberghs J. (handtas + 11.470 F).

LIMBURG

Genk: Boonen J. (3.200 F).

Hasselt: Vandevort I. (1.386 F), Steegmans G. (540 F).

Lanaken: Hendrikx V. (1.740 F), Gerets A. (500 F), Brouns A. (500 F).

Maaseik: Saelmans Ch. (7.400 F), Saelmans Ch. (1.410 F).

St-Truiden: Vermeulen W. (10.120 F).

Tessenderlo: Verlinden F. (500 F), Loos M. (damesuurwerk).

WEST-VLAANDEREN

Assebroek: Haegeman G. (damesuurwerk), Dumon J.P. (handtas + 450 F), Vercruysse M. (brieventas + 1.500 F), De Rycke F. (handtas + 422 F).

Knokke: Haerincx W. (cassette-recorder), Verschaeve N. (bandopnemer).

Kortrijk: Delombaerde R. (handtas + 1.460 F), Vandecasteele F. (brieventas + 1.365 F).

Oostende: Stubbe Cl. (handtas + 12.527 F), Balliere J. (portefeuille + 500 F), Cloet M. (handtas + 1.400 F).

**Voorrang voor de
autobussen die de haltes
verlaten in de
bebouwde kommen**

Autobusbestuurders, opgelet !

Van 1 mei 1975 af genieten de autobussen die een halteplaats in een bebouwde kom verlaten voorrang op de andere weggebruikers, ingevolge een koninklijk besluit van 18 maart 1975.

Wij achten het nodig de bijzondere aandacht van onze AB-bestuurders te vestigen op het feit dat deze *voorrang* slechts toegestaan is voor een *halteplaats in een bebouwde kom*. Wanneer de halteplaats dus *buiten een bebouwde kom* ligt, hebben onze autobussen *geen enkele voorrang*. Hier dienen dus zoals voorheen, alvorens zich terug in het verkeer te wagen, alle nodige voorzorgsmaatregelen getroffen te worden. Iedere autobusbestuurder moet zich hiervan goed bewust zijn en mag geen enkel ogenblik deze verplichting uit het oog verliezen.

Tevens blijkt uit het besluit van 18 maart 1975 dat, om die voorrang te kunnen genieten, de autobusbestuurders die een halteplaats binnen de bebouwde kommen verlaten hun voorname hun voertuig opnieuw in beweging te brengen, kenbaar moeten maken door middel van hun richtingslichten. Het komt er dus op aan *niet te vergeten de richtingsaanwijzers voldoende lang te doen gaan* om aan de andere weggebruikers toe te laten te merken dat de autobus zal wegrijden. *Ten einde evenwel het verkeer niet te vertragen of vroegtijdig op te houden, mogen de autobusbestuurders pas hun richtingsaanwijzer voor het wegrijden doen gaan wanneer zij de deuren sluiten*. De meest elementaire voorzichtigheid gebiedt vanzelfsprekend dat men, ondanks de toegestane voorrang, na gaat of men zonder gevaar kan wegrijden.

Zoals men ziet, ontslaat de getroffen maatregel er onze bestuurders niet van om *veel aandacht en voorzichtigheid* aan de dag te leggen wanneer zij de halteplaatsen verlaten. Krachtens de voorschriften van de Wegcode moet men trouwens in alle omstandigheden bijzonder voorzichtig zijn om een ongeval te vermijden, of men voorrang heeft of niet.

Autobusbestuurders,

weest dus op uw hoede.



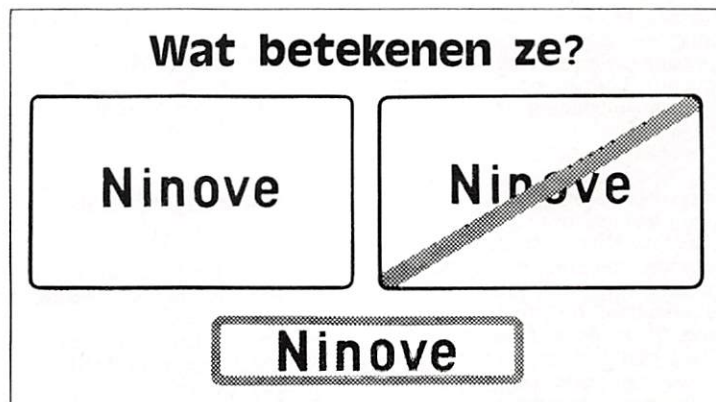
Twintig jaar geleden reeds waren de bejaarden beducht voor het oversteken van een rijweg. Wat dan gezegd van de moeilijkheden die ze nu ondervinden? Het aantal motorvoertuigen is immers sinds 1954 *vervijvoudigd!*

Langs onze wegen herinneren momenteel affiches de bestuurders aan hun plicht het oversteken van de ouden

van dagen te vergemakkelijken en niet gebedd te zijn als dezen een fout of een onvoorzichtigheid begaan.

Wanneer een bejaard persoon in zicht is, dan is het eerste, het belangrijkste gebaar de gaspedaal los te laten. Dat vergemakkelijkt de zaken geweldig en zal het zelfs mogelijk maken tijdig te stoppen, zo dit nodig mocht blijken...

**VERKEERSBORDEN WAARMEE SOMMIGEN
NIET GOED RAAD WETEN**



Het witte rechthoekige bord met daarop in zwarte letters de naam van een gemeente betekent dat men de bebouwde zone van een agglomeratie binnenrijdt, waar de snelheid beperkt is tot 60 km/u. Dit verbod om harder te rijden dan 60 km houdt slechts op wanneer men hetzelfde bord opnieuw aantreft, maar nu met een rode streep erdoor.

Op bepaalde wegvlakken binnen deze agglomeratie kan een andere maximumsnelheid opgelegd worden door middel van het gewone beperkende bord (rood omrande witte schijf). In dit

geval moet op die wegvakken deze beperking nageleefd worden.

Het is ongetwijfeld van belang er even aan te herinneren dat ook in de agglomeraties de snelheid steeds moet aangepast zijn aan de omstandigheden; men mag er dus niet voortdurend 60 km rijden.

Wat ten slotte het bordje met de Belgische kleuren betreft (zwarte letters, geel oppervlak, rode rand), het dient alleen om erop te wijzen dat men op het grondgebied van een bepaalde gemeente komt.

HET WIEL, BASIS VAN BESCHAVING



Een Gallo-romeins bas-reliëf, waarschijnlijk daterend van het einde der 2de of het begin der 3de eeuw, werd in 1958 te Montauban, bij Buzenol (provincie Luxemburg), ontdekt.

(Foto INBEL)

Slechts enkele — evenwel de meest beslissende — etappes markeren de beschavingsgeschiedenis van de mens. We vermelden b.v. de ontdekking van het vuur en de uitvinding van het wiel.

Heel ons leven en de vooruitgang van de beschaving staan in het teken van het rollend wiel. Het wiel betekent: het kunnen vervoeren van lasten, zich kunnen verplaatsen over grote afstanden, in contact kunnen treden met andere stammen, volkeren, ontwikkelingscentra, m.a.w. het wiel bevordert de ideeënuitswisseling en de handelsbetrekkingen. Zelfs onze moderne techniek is niet denkbaar zonder het wiel, waarvan we niet eens kunnen zeggen wie er de uitvinder van was. Trouwens: was het wel één uitvinder, of waren het er honderden?

Immers de natuur wijst zelf aan dat de ronde vorm de meest volmaakte is. En tot deze vaststelling moet de primitieve mens ook gekomen zijn. Werd de zon in de oudheid niet vereerd als een gloeiend rad van goddelijke oorsprong?

Het eigenlijke wiel is ontstaan toen men het heeft laten draaien om een houten as, die met riemen aan een draagvlak was vastgemaakt, zonder dat de wielen het koetswerk raakten. De eerste wielen waren aaneengepind uit stukken massief hout, waarop een le-

deren band werd gespijkerd. Dergelijke wielen bestonden reeds in het steentijdperk en zeker vóór het bronstijdvak. Afdrukken in de bodem en oude geschreven teksten uit het Tweestromenland (Eufraat en Tigris), het huidige Irak, hebben ons hierin wegwijs gemaakt.

Als smeermiddel gebruikte men toen visolie of kameelvet. In een dodenveld te Ur, een van de oudste steden ter wereld, heeft men afbeeldingen gevonden van wagens met wielen die een holle naaf bezaten om rond een vaste as te draaien. Dit getuigt reeds van een zekere technische perfectie.

In een aantal landen, zoals Duitsland en Scandinavië, heeft men kleine wagentjes ontdekt die op hun assen een urn of kruik droegen. Zij dienden om bij processies godsdienstige voorwerpen te vervoeren. Hiermede scheen de mening bevestigd dat het wiel terug te brengen is tot de eredienst; men vond ook wieltes op oude wandschilderingen, grafstenen en amuletten. Ze staan ontegensprekelijk in verband met de zanaanbidding, die in alle vroegere culten werd aangetroffen. Men zag in de zon een vurig wiel dat langs de hemel werd gevoerd op een wagen die door een vierspan werd getrokken. Een van de pronkstukken van het oudheidkundig museum in Kopenhagen is een

volledig zonnewagentje met zonneschild en paard. Het werd in 1902 in Denebmarken teruggevonden. Het is zeker dat tegelijk met die vereringswagentjes ook echte wagens voor mens en goed bestonden.

De oudste afbeeldingen van mensen op een wagen zijn in Zweden op voorhistorische muurschilderingen en een grafsteen gevonden. Zij bewijzen dat de mensen spoedig beroep deden op dierlijke trekkracht (meestal ossen), maar het is niet uitgesloten dat de eerste wagens door de mensen zelf werden voortgetrokken. De paarden deden hun verschijning als trekkracht zodra de mens in de wagen ook een strijdmiddel begon te zien. Sommige Germaanse stammen en de Romeinen zwoeren bij de strijdwagen. Julius Cesar schreef zelfs in zijn commentaar over de Gallische oorlog over de strijdwagens van de Oude Belgen: «Hiermede deden ze verrassingsaanvallen; daar kwamen allerlei angstaanjagende kreten en geluiden bij te pas. Eenmaal bij de vijand, sprongen de krijgers uit hun wagen en vielen ons aan met speer en zwaard». Dat de Perzen al vroeg de strijdwagen vervingen door ruitery en het wiel voor transportdoeleinden awendden, blijkt b.v. uit het reliëf-zegel van Darius I de Grote in het British Museum.

Ofschoon de Griekse beschaving over het algemeen eerder als een «zeekultuur» te beschouwen is, toch is ook op haar de stempel van het wiel blijven drukken. Op Myceense grafstenen vinden wij voorstellingen van strijdwagens. De landbouwwagens van de oude Grieken worden reeds beschreven in een mooie tekst van Hesiodes: deze wagen was een lage platte kist op twee wielen geplaatst, getrokken aan een disselboom door twee ossen. Tijdens het hoogtepunt van de Griekse cultuur worden het wiel en de wagen zelfs een geliefkoosd motief. Zowel op vazen als op amforen zien wij de vele goden, helden en strijders, de jagers en de renners staan boven de fraai getekende wielen.

Omdat bij de Grieken de goden zich mengden in alle menselijke aangelegenheden, gingen zij zich eveneens bedienen van het wentelend rad, ook wanneer zij de al te vermeteleden wilden straffen. Bekend is de straf van Izion, die veroordeeld is om eeuwig vastgekluiserd op een vlammend rad, door de ruimte te wentelen. En hier zijn wij in een minder fraaie bladzijde uit de geschiedenis van het wiel beland. Want het wiel werd ook als foltertuig aangewend.

Het folterrad bij de Grieken werd gebruikt als pijnigingsmiddel om een verdachte tot bekentenis te dwingen, ofwel als straf voor slaven, als een snelle manier van terechtstellen. In die zin

is het folterrad trouwens in heel de Oosterse wereld bekend: een van de Makkabeeërs uit het bijbelverhaal wordt op het rad tot afzweren van zijn geloof gefolterd.

Uit Germaanse rituele gebruiken waarbij het wiel een rol speelde, is ook de zo wrede terechtstellingsmethode van het radbraken ontstaan. Het radbraken in de vorm waarin wij het kennen, nl. het verbrijzelen der beenderen van de op een rad uitgestrekte misdadiger, werd pas ingevoerd in Frankrijk ten tijde van Hendrik IV. De dood met het rad bij de Germanen bestond oorspronkelijk in het rijden met een ossewagen over het slachtoffer.

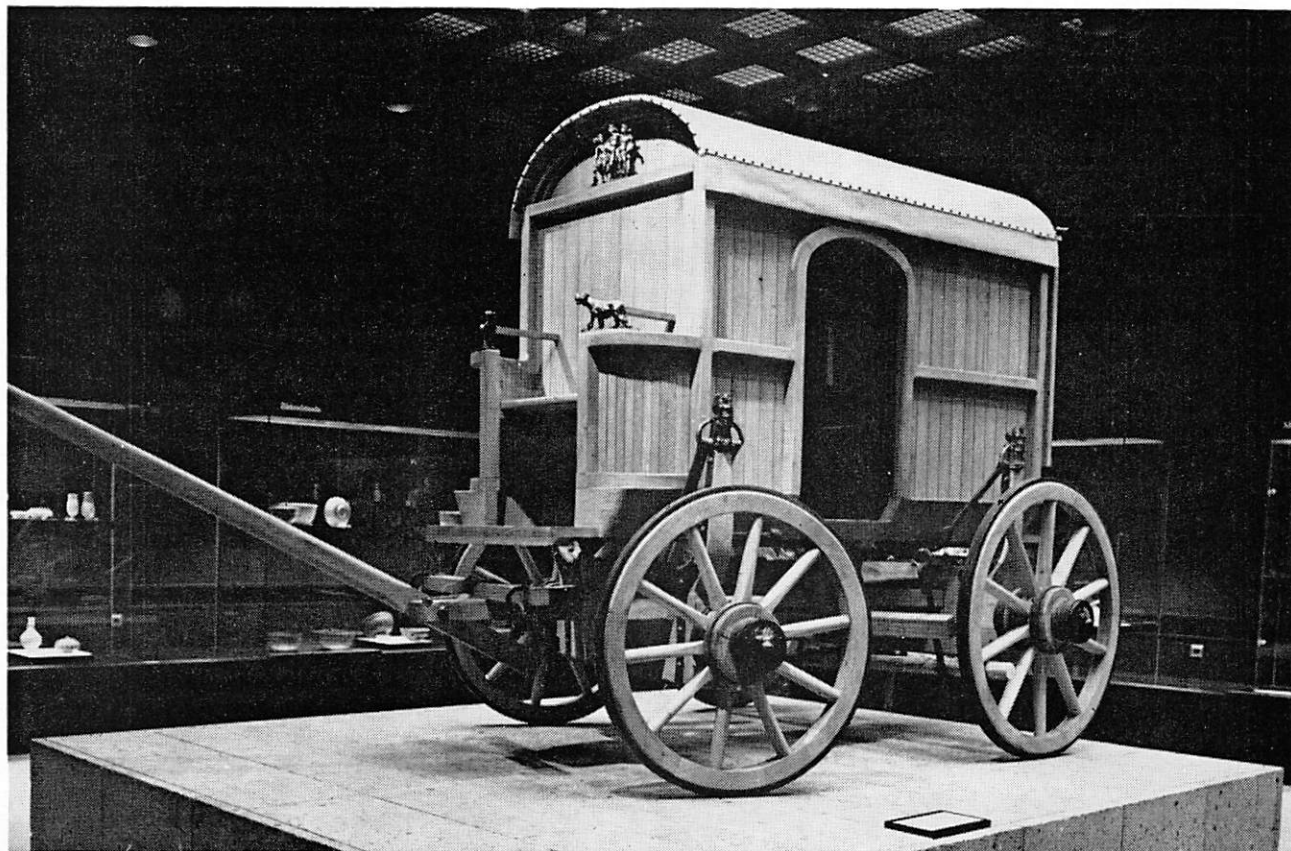
Het is vanzelfsprekend dat de Romeinen, als geestelijke erfgenamen van de Grieken, ook de Griekse toepassingen van het wiel hebben overgenomen. Omdat de Romeinse samenleving vooral uit een bevolking van boeren en soldaten bestond, kon de wieltechniek hier aanzienlijk worden verbeterd, te meer daar de Romeinen de grootste wegebouwers uit de Oudheid waren en omdat weg en wiel nu eenmaal bij elkaar horen.

Dank zij hun goed aangelegde wegen werden de wielen groter en lichter en werd de trage os bij de vervoerwagens vervangen door het snellere paard. Bij het uitbreiden van hun weggennet lagen vooral militaire bedoelingen voorop. Vandaar de naam heer- of legerbanen. Bij een opstand liepen de soldaten

naar de rumoerige streek. Zonder goede wegen was zoiets uitgesloten. Wij kenden in ons land o.a. de heerbaan Bavai - Tongeren - Maastricht - Keulen en Reims - Aarlen - Trier - Keulen. De meest moderne Europese hoofdwegen volgen nu nog het wegenplan dat door de Romeinen ontworpen werd. In Italië bestaat nog immer de Via Appia, een weg die in 312 vóór Christus werd aangelegd. Hij verbindt Rome met Brindisi, een posthaven in Zuid-Italië.

Toen de Romeinen op het hoogtepunt van hun macht waren, beschikten zij over 300.000 km goede wegen. Van Engeland tot de Eufraat kon men meer dan 20.000 km afleggen op verharde wegen. Na de val van het Romeinse rijk geraakten de wegen in verval, tot de Frankische keizer, Karel de Grote, zijn rijk uitbreidde. Ook de Franken bouwden hun wegen om militaire redenen. Zij waren meestal recht en werden koningswegen genoemd. Zulke weg — die thans nog bestaat — verbond b.v. Tongeren via Tessenderlo met Turnhout, Hoogstraten, Breda, Delft en Den Haag.

Lange tijd besteedde men minder aandacht aan de wegen, terwijl het wiel zijn zegetocht voortzette. Zijn functie van loopvlak van een wagen kreeg vele toepassingen tot het zijn volledige overwinning boekte bij de uitvinding van trein, tram en auto. Daarnaast werd het, sinds de Romeinen het hadden leren gebruiken als energiemiddel, de basis van onze moderne techniek en machinebouw.



In dergelijke wagens reisden de Romeinen. Let op de perfecte vormgeving van het wiel.

(Romeins-Germaans museum te Keulen)

DE STAD BERGEN

Bergen is een preutse dame. Bejaard en bewust van haar afkomst laat ze zich alleen met inachtneming van haar adel en mits de vereiste plichtplegingen benaderen. Onmogelijk haar door de aanspraken en wapenfeiten van andere steden van de wijs te brengen, want met rechtmatige trots toont ze een blazoen dat moeilijk in de schaduw kan gesteld worden.

Gelegen aan belangrijke wegen, kende Bergen tijdens zijn bestaan tragische, maar ook glorieus dagen. Herhaalde malen versterkt en verfraaid en telkenmale sleutelpositie tussen oorlogvoerende partijen, liepen te Bergen troepen van de meest verschillende nationaliteiten storm.

Jacoba van Beieren werd er gevangen genomen door het leger van Filips de Goede. De Beroerten van de 16de eeuw werden de stad fataal, waar tot dan toe de lakennijverheid zo'n hoge bloei had bereikt. In de volgende eeuwen zal

de sterke stad om beurten ingenomen worden door de Fransen, de Spanjaarden of de Oostenrijkers. In 1572 overmeestert prins Lodewijk van Nassau haar met Franse hulp, maar in september van hetzelfde jaar wordt ze reeds door de Spanjaarden heroverd. In 1678 ontzet de prins van Oranje Bergen, nadat de Fransen het hadden ingesloten. Spijtig voor ons dat de vestingwerken gesloopt werden op bevel van Jozef II en door de Fransen. Alhoewel hersteld in 1817 verdwenen ze voorgoed in 1865. Ware deze ontmanteling niet gebeurd, zo zou het verleden van Bergen nog sterker tot ons kunnen spreken. De naam van Bergen is tevens verbonden met de geschiedenis van de laatste wereldoorlogen. Zo staat de slag bij Bergen en Le Cateau in augustus 1914 bekend als de eerste botsing tussen het Duitse 1ste leger en de Engelse « expeditionary force ».

Dit historisch naamkaartje toont



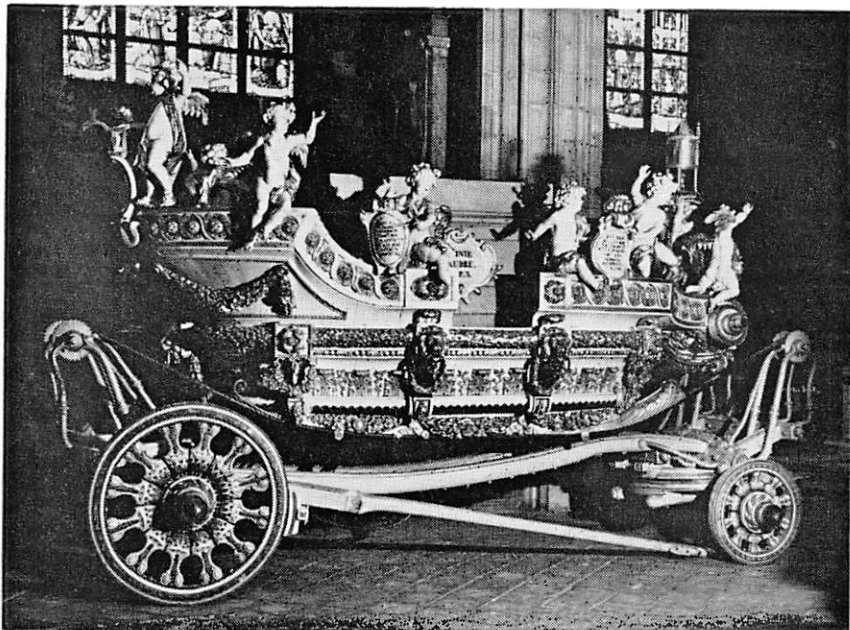
meteen voldoende aan hoe Bergen als treffende illustratie geldt van wat ons klein land in de loop der tijden onder het wapengekletter doorstaan heeft. In die zin hebben zijn jaarlijkse folkloristische feesten een symbolische betekenis gekregen, die tevens de humanitaire verzuchtingen van de Bergense, alsmede van heel de Belgische bevolking duidelijk in het licht stelt : het uitbundig gevecht met de draak is het gevecht van de zegewil, van het vredesverlangen, van de overwinning op iedere bedreiging, het is het gevecht met de draak van de oorlog en zijn droevige nasleep van ellende en ondergang.

Het kon niet anders of Bergen moest zich met zijn werkkraft en langs de draad van zijn historische wederwaardigheden tot op een hoog cultureel niveau verheffen. In Bergen kan men, in een perfecte harmonie verenigd, Vlaams naast Waals schilderwerk gaan bewonderen. De Vlaamse tapijten in het gotische stadhuis behoren tot de merkwaardigheden van de stad.

Al werd Bergen meermaals het slachtoffer van de vernielzucht, toch bezit het een indrukwekkend aantal monumenten. Daarom leent Bergen zich niet om stormerhand door een reizigerskolonie in zondagspak ingenomen te worden. Het geeft zich slechts gewonnen voor de vorsersblik, traag en overtuigend. Bergen benadert men al lanterfantend, al kuierend. Het is een kunststad, met een goed leefbaar theater en met flinke onderwijsinstellingen. Het is in verhouding tot eender welke stad een waar paradijs voor de museumliefhebber. Bergen bezit een verrassend aantal musea, die de meest kieskeurige bezoeker in vervoering brengen. Het straalt stemming uit en lokale kleur. Het strooit beelden, indrukken in de geest van wie het betreedt. Indrukken die bijblijven en later bij vergelijking met andere impressies weer opduiken. Victor Hugo, die het nochtans durfde luidop te verwerpen wat hem niet beviel, kwam onder stoom te Bergen en in een brief die hij van daaruit aan zijn vrouw verstuurde, vergeleek hij de kruin van het Belfort met een geheel van Chinese theepotten.

Wanneer Camille Lemonnier de Borinage beschrijft, « deze luidruchtige wereld van ketels en ma-

Bergen : het Belfort. (Foto C.G.T.)



Bergen : de « Car d'Or » in de St-Waldevroudekerk. (Foto C.G.T.)

chines», dan doet hij dit vanuit Bergen, de ideale uitkijkpost.

En dan is er Jules Destrée, die zijn vakanties doorbracht te Bergen bij zijn grootouders en wel de grote minnaar van de stad mag geheten worden. In zijn beminnelijk boekje « Mons et les Montois » merkt men de inspanning om de lyrische vlucht binnen paal en perk te houden.

Bergen is de logenstraffing van iedere bewering die Henegouwen gelijkshakelt met kolen en staal. Want zo dringt Henegouwen zich aan ons op, wanneer we het beeld van deze provincie oproepen : een grauw land, steenkoolmijnen en asbelten, gigantische installaties, fabrieken, mastodonten van schoorstenen die uitgestrekte arbeiderswijken beheersen. Wanneer men op het « Belvédère » van Charleroi de omgeving overschouwt, wordt men aanstonds getroffen door het geweldige van het geboden panorama. Hetzelfde doet zich voor op het Belfort te Bergen : overal het schouwspel der moderne nijverheid ! Maar dit is één gelaat van Henegouwen. Dit is zijn rode gloed der vuren. Dit is de toorts van onze werkkraft die wij aan de volgende generaties moeten overreiken.

Doch dat dit beeld van staal en zweet ons de talrijke andere aanblikken van Henegouwen niet late verwaarlozen ! Dat men daarbij nooit nalate te wijzen op zijn rijkdommen, zoals zijn sprookjessteden : Thuin, Lobbes, Aulne, Binche, Aat, zijn kastelen van Attré, Havré, de beide Ecaussines, Cambron-Casteau, Le Roeulx, Belœil, Moulbaix, enz., zijn Franse hoofdstad Doornik en zijn landschappen !

In de opsomming van al die Henegouwse juweeltjes ligt tevens de verdienste van Bergen wel omschreven. Het treedt immers op als bastion van de Henegouwse cultuur. Aldus krijgt het jaarlijkse Doudoufeest de ernstige betekenis van een verpozing na de taak, van een uitbundig vuurwerk en van een joelend tarten van de toekomst. In die zin is Bergen kenmerkend voor de natie, die alle volgehouden inspanningen bekroont met levendig vertoon, jubeling en schettering.

Bergen : het gevecht met de draak. (Foto C.G.T.)



VOOR DE VAKANTIEGANGERS

GOUDEN BRUILOFT

Wij herinneren er een laatste maal aan 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 vakantiehuisjes kunnen genieten.

Voor deze voorwaarden en meer inlichtingen verwijzen wij naar «Onze Buurtspoorwegen», nr 174, van januari-februari 1975.

ZEEBRUGGE, ONZE SNELST GROEIENDE ZEEHAVEN

De stad Brugge, op nauwelijks 10 km van de Noordzee gelegen, bekleedde een leidende plaats onder de havens van Noordwest-Europa tijdens de middeleeuwen. In de loop van de 15e eeuw evenwel begon het Zwin snel te verzanden en de economische en maritieme welvaart van de stad kwijnende weg.

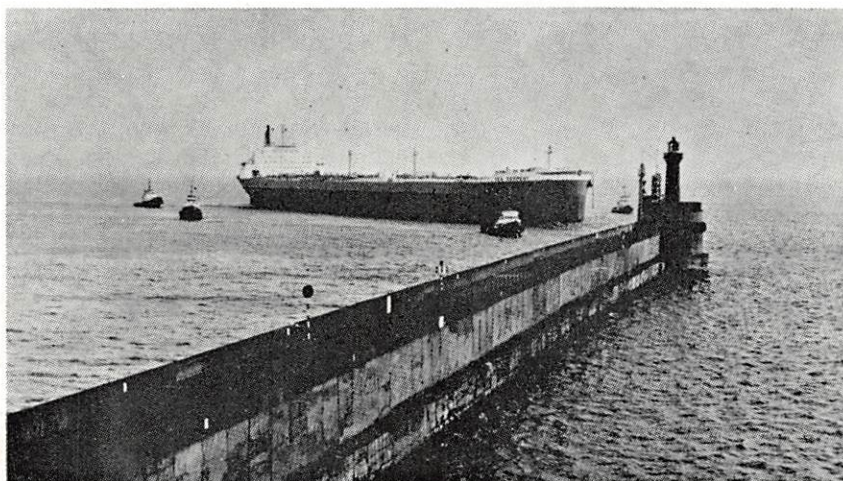
In 1875 ontwierp ingenieur baron de Maere de plannen voor een kanaal, dat Brugge met de zee zou verbinden en van instellingen die van Brugge een Zeehaven zouden maken. In 1895 werd het ontwerp aangenomen en het vol-

gend jaar begonnen de werken. Op 23 juli 1907 werd de nieuwe haven Brugge - Zeebrugge plechtig geopend door Z.M. Koning Leopold II. Ingevolge ministeriële beslissingen wordt de haven van Zeebrugge voortdurend uitgebreid. Het uitbreidingsplan dat een jaarlijkse investering voorstelt van 2 miljard F. Het plan omvat het verdiepen en verbreden van de toegangseul naar de haven, het graven van een grote, nieuwe sluis, het bouwen van kanaaldokken, de oprichting van een opslag- en industriezone, enz.

Het is interessant de haven en al deze uitbreidingswerken te bezoeken. Tijdens een bezoek of een rondvaart van ca 45 min. met het M.S. «Noordkaper» krijgt men een volledige indruk van deze meest moderne haven en de gigantische havenwerken die er uitgevoerd worden. De grootste containerkranen van Europa, imposante supertankers, de gezellige bedrijvigheid van de vissershavens, enz. kan men van dichtbij bekijken vanop de geheel verwarmde boot met goed voorzien buffet. Tijdens de vaart is er ook een toelichting van een deskundige gids.

Het Zeebrugge-museum met geschiedkundige documenten van beide wereldoorlogen in verband met de rol van Zeebrugge in de krijgsvaardigheden, met oorlogstuigen, maquettes, diorama's verdient ook al een grondig bezoek. Naast het museum staat het St-George Memorial, door de Engelsen opgericht ter herinnering aan de zeeslag van 23 april 1918.

Zeebrugge biedt dus meer dan men op het eerste gezicht zou vermoeden. Een kleine, maar interessante tip voor onze vakantiegangers aan de kust!



Een groot schip komt de haven van Zeebrugge binnen.

(Foto M.B.Z.)

DE DRIELANDENPUNTEN

Heeft u dat ook wel eens? Dat onbehaaglijke gevoel dat in uw vrijetijdsbesteding de klad zit?

Er zijn evenwel voldoende mogelijkheden om de sleur voor een paar dagen te doorbreken. U wilt er eens een weekend uit of u verblijft in «Annette et Lubin» te Spa? Waarom dan niet de drielandenpunten opzoeken, deze tot nog toe weinig gekende trekpleisters?



Het bord van het «drielandenpunt» te Ouren.

(Foto «De Schakel»)

Naast Vaals (drielandenpunt België - Nederland - Duitsland), dat zopas op postzegel werd vereeuwigd, is ons landje nog een dergelijk punt rijk, nl. te Ouren (bij Burg-Reuland). Hier komen de landsgrenzen van België, Duitsland en Luxemburg samen. Alhoewel gelegen in een bosrijke en heuvelachtige streek is het er heel wat minder druk dan te Vaals. Misschien komt dit omdat er meer toeristische publiciteit over Vaals wordt gemaakt, vooral bij onze noorderburen. Vaals is immers gelegen bij het hoogste punt van Nederland (322 m).

U wilt eens actief zijn, bezig zijn, u «recreëren», zoals dat zo mooi heet. U wilt wat anders zien om over iets origineels te kunnen praten. Dan moeten de drielandenpunten beslist op uw uitstapenprogramma!