

ONZE BUURTSPOORWEGEN



Buurtspoorwegbussen op het Rooseveltplein te Antwerpen. (Foto E. Roels)

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

JULI-AUGUSTUS 1975

30° JAARGANG - N° 177

HET NIEUWE SCHOOLJAAR

- DAGELIJKS WORDT BIJ EEN VERKEERSONGEVAL TEN MINSTE EEN KIND GEDOOD.
- DE MEESTE ONGEVALLLEN, WAARBIJ KINDEREN BETROKKEN ZIJN, HEBBEN PLAATS IN DE OMGEVING VAN OF OP DE WEG NAAR DE SCHOOL.
- IEDERE BESTUURDER MOET BIJZONDER VOORZICHTIG ZIJN WANNEER HIJ KINDEREN WAARNEEMT OP OF LANGS DE OPENBARE WEG OF ZICH KLAARMAKEND OM DE WEG OVER TE STEKEN.
- « HET KIND IS GEEN VOLWASSENE IN ZAKFORMAAT ». (R.J. POTÉ)
- « EEN KIND IS NOOIT VERANTWOORDELIJK VOOR EEN ONGEVAL ». (PROF. S. SANDELS - ZWEDEN)
- BIJ DE AANVANG VAN HET NIEUWE SCHOOLJAAR NEEMT DE VERANTWOORDELIJKHEID VAN DE BESTUURDERS AANZIENLIJK TOE.
- AUTOBUSBESTUURDERS, DENKT HIERAAN EN VERDUBBELT UW WAAKZAAMHEID !

EEN INTERNATIONALE AFFICHEWEDSTRIJD : DE KINDEREN

De Europese Conferentie van de Ministers van Verkeer en de « Prévention routière internationale » hebben een derde internationale affichewedstrijd op touw gezet. Het thema is deze keer het aanzetten van de bestuurders tot bijzondere voorzichtigheid tegenover kinderen op de openbare weg.

Alle affiche-ontwerpers, zowel liefhebbers als beroepstekenaars, worden uitgenodigd om aan deze prijskamp deel te nemen. De prijzen zijn zeer aantrekkelijk :

- eerste prijs : 15.000 Franse fr.
- tweede prijs : 10.000 Franse fr.
- derde prijs : 5.000 Franse fr.
- vierde prijs : 3.000 Franse fr.
- vijfde prijs : 2.000 Franse fr.

De belangstellenden kunnen het wedstrijdreglement verkrijgen op schriftelijke aanvraag te richten aan VIA SECURA, Robert Schumanplein 9, 1040 Brussel.

De affiche-ontwerpen moeten op hetzelfde adres uiterlijk op **30 december 1975** toekomen.

De h. E. Legein, directeur van het Secretariaat en de Financiële Dienst, met pensioen

Op 16 augustus 1910 werd de h. Legein, directeur van het Secretariaat en de Financiële Dienst, gepensioneerd.

De h. Legein, op 16-8-1910 geboren te Kortrijk, studeerde te Brugge en te Brussel en behaalde de titel van doctor in de rechten aan de Leuvense Universiteit.

Alvorens bij de N.M.V.B. zijn carrière te beginnen, was hij advocaat te Brussel en deed hij ook een stage bij het Parket van Brussel van november 1936 tot mei 1938.

Op 1 juli 1939 trad hij in dienst als adjunct van de Algemene Directie. Hij werd belast met de studie van de talrijke rechtskundige problemen in verband met de vergunningen, de toepassing van de organieke wet en de statuten, de sociale wetgeving, de geschillen, enz.

De functie van de h. Legein nam spoedig uitbreiding niet alleen wegens de problemen gerezen ingevolge de gebeurtenissen van 1940, maar ook door het feit dat de N.M.V.B. haar eigen verzekeraar werd vanaf 1 januari 1941.

De h. Legein werd aldus nauw betrokken bij de stichting en de bedrijvigheid van de Dienst der Verzekeringen, die in die tijd onder de Exploitatiedirectie ressorteerde. In november 1943 werd de h. Legein eveneens belast met de leiding van de Dienst der Domeinen. Tevens werd hij op 1 oktober 1945 secretaris van de Raad van beheer, hetgeen hij bleef tot het einde van zijn loopbaan.

Op 22 januari 1946 benoemde de Raad van beheer hem als adjunct in Algemene Dienst bij de Directie van het Secretariaat en op 1 november 1947 werd hij tot chef van het Secretariaat aangesteld.

De Dienst der Verzekeringen, die tot dan toe deel uitmaakte van de Exploitatiedirectie, werd in 1947 bij het Secretariaat gevoegd. Tijdens ditzelfde jaar werd de h. Houyet, doctor in de rechten en onlangs gepensioneerd, aangeworven om de rechtskundige afdeling van deze Directie te versterken.

Tijdens zijn zitting van 29-11-1953 verleende de Raad van beheer aan de h. Legein de graad van juridisch adviseur-dienstchef. Hij werd tot directeur (oud regime) bevorderd op 1-1-1967 en tot directeur (nieuw regime) op 1-1-1969, toen hij, benevens het Algemeen Secretariaat, ook de verantwoordelijkheid van de Financiële Dienst toegewezen kreeg.

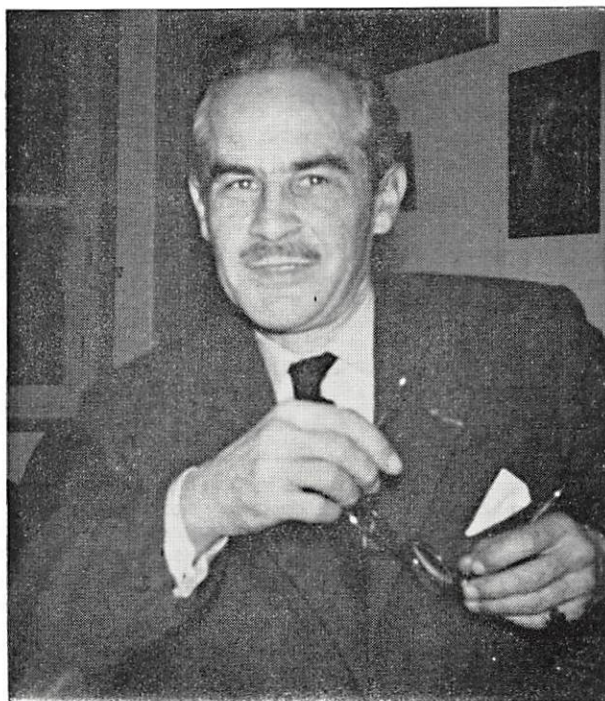
*
**

Tijdens deze goedgevulde loopbaan, gedurende dewelke hij zijn verantwoordelijkheden steeds maar zag toenemen, heeft de h. Legein voortdurend bewijzen van zijn uitgebreide kennis en grote bevoegdheid geleverd.

Zijn bedrijvigheden bestreken de meest gevarieerde gebieden. Bij het Secretariaat leidde hij een belangrijke Juridische Dienst, een Dienst voor de verzekering van alle risico's betreffende de activiteiten

en de eigendommen van de N.M.V.B., een Dienst der Domeinen belast met de aankoop en verkoop van gebouwen en terreinen, een Administratieve Dienst met als opdracht de organisatie van de Algemene Vergaderingen, het afleveren van vrijkaarten, het maken van vertalingen, enz. en verschillende hulpdiensten van het Hoofdbestuur. Bij de Financiële Dienst nam hij niet alleen de verantwoordelijkheid waar voor de algemene boekhouding en de thesaurie, maar eveneens voor de controle van de boekhoudingen van alle Exploitatiegroepen.

Zijn vorming, zijn scherpzinnigheid en persoonlijkheid stelden hem in staat zijn talrijke moeilijke taken tot een goed einde te brengen. En iedereen weet welke evolutie de Nationale Maatschappij de laatste decennia doorgemaakt heeft en hoeveel moeilijke en verscheidene problemen men het hoofd diende te bieden.



De h. Legein verstond niet alleen de kunst goede initiatieven te erkennen en aan te moedigen, maar ook om op handige wijze de bevestigingen af te remmen. Zijn gezag en zijn functies oefende hij uit met gematigdheid en menselijke gevoelens, zodat hij de achting kreeg van zijn naaste medewerkers en van het personeel dat onder zijn bevel stond.

De h. Legein is steeds gekend geweest als een minzaam, hoffelijk, discreet en zeer rechtschapen mens. Wij wensen hem het beste en dat zijn gezondheid, die er de laatste tijd wat op achteruit gegaan is, spoedig zal hersteld zijn, dat hij zal kunnen genieten van een gelukkige oppensioenstelling en zich nog lang zal kunnen wijden aan zijn geliefkoosde verstrooiingen en bezigheden.

HET JAAR 1974 BIJ DE N.M.V.B.

SAMENVATTING VAN HET VERSLAG

UITGEBRACHT DOOR DE RAAD VAN BEHEER

VOORWOORD

Een nooit gekende inflatie heeft het jaar 1974 gekenmerkt. Meer nog dan de sociale programmatie die voor het dienstjaar werd toegestaan, is zij de oorzaak van de aanzienlijke toeneming van de bezoldigingen en de sociale lasten (nagenoeg 562 miljoen F, of 20,6 %). Zij is ook aan de oorsprong van de aangroei der uitgaven voor verbruiken. De prijsverhogingen voor gasolie en tractiestroom hebben een vermeerdering met 50,8 % van de uitgaven voor energie tot gevolg gehad.

De tarieven daarentegen zijn in 1974 onveranderd gebleven; de jongste verhoging dateert van 1 augustus 1973. Niettemin zijn de verkeersontvangsten met ongeveer 56 miljoen F toegenomen, wat te verklaren is door de bijkomende inkomsten die tijdens de eerste zeven maanden van 1974 werden geboekt, ten opzichte van dezelfde periode in 1973, door het feit van de verhoging van de vervoerprijs met ongeveer 10 %.

Vergeleken bij het vorige dienstjaar, is het aantal vervoerde reizigers lichtjes gedaald, wat hoofdzakelijk aan de twee hierna vermelde factoren te wijten is :

- gedurende de laatste twee maanden van 1973, tijdens dewelke de petroleumcrisis heerste en het rijverbod voor particuliere voertuigen van kracht was, heeft de maatschappij een aanzienlijk aantal occasionele reizigers vervoerd. In 1974 is die bijkomende cliënteel weer spoedig kleiner geworden ten gevolge van de normalisatie van de toestand;
- de economische recessie en de eruit voortvloeiende toeneming van de werkloosheid hebben, tijdens de laatste vier maanden van 1974, een merkbare daling veroorzaakt van de cliënteel die van de weekabonnementen gebruik maakt.

Uiteindelijk sluit het dienstjaar 1974 met een tekort dat 246 miljoen F hoger ligt dan dat voor 1973. Die toeneming van het deficit mag als matig worden beschouwd, zo men rekening houdt met de zeer aanzienlijke verzwaaring van de loonlast, en zulks wegens het feit van de gevoelige vermindering van de afschrijvingen door de maatschappij voor de eerste maal de mogelijkheid heeft gehad de vernieuwing van haar rollend materieel, van haar uitrustingen en van haar vaste installaties door middel van door de Staat gewaarborgde leningen te financieren. Dit recht werd haar verleend door artikel 50 van de wet van 28 december 1973 betreffende de budgettaire voorstellen 1973-1974.

De grote financiële inspanning die in 1975 voor de vernieuwing wordt gedaan zal in dezelfde mate voor de volgende dienstjaren voortgezet moeten worden, ten einde ons net van snel, comfortabel en betrouwbaar materieel te voorzien.

Tijdens het dienstjaar 1974 werden een aantal maatregelen genomen, die er alle op gericht zijn het gebruik van het gemeenschappelijk vervoer te bevorderen, namelijk :

- toekenning van 50 % vermindering op de normale vervoerprijzen aan de blinden en aan talrijke personen met een gering inkomen (W.I.G.W.);
- afschaffing van talrijke beperkingen in het vervoer tussen het net van de N.M.B.S. en dat van de N.M.V.B.;
- gelijkvormig maken van de halten op de trajecten die tegelijk door beide nationale maatschappijen worden bereden;
- validatie van onze rittenkaarten op de autobussen van de N.M.B.S., en omgekeerd, in vijf agglomeraties die door stadsdiensten van de N.M.V.B. worden bediend.

EXPLOITATIE

Spoorlijnen

Op 31 december 1974 bedroeg de totale lengte van de spoorlijnen die rechtstreeks door de Nationale Maatschappij geëxploiteerd werden 215 km 884. Al die lijnen hebben een spoorwijdte van 1 m, ze zijn met elektrische tractie en uitsluitend voor reizigersvervoer opengesteld.

Onderstaande tabel geeft de verdeling per exploitatiegroep :

West-Vlaanderen	67 km 823
Henegouwen	131 km 361
Brabant	16 km 700
Gans het net	215 km 884

Gedurende het jaar 1974 werd door de « Société Anonyme pour l'exploitation du chemin de fer vicinal du groupe des Grottes de Han » een verpachte lijn met spoorauto's geëxploiteerd, uitsluitend opengesteld tijdens het toeristisch seizoen voor reizigersvervoer, en waarvan de lengte 5 km 400 bedraagt.

Wegdiensten

1. Openbare autobusdiensten

Op 31 december 1974 werden 12.576 km openbare autobusdiensten rechtstreeks door de N.M.V.B. geëxploiteerd.

De verpachte openbare autobusdiensten omvatten op dezelfde datum 1.757 km.

2. Speciale autobusdiensten

De kilometerlengte, op 31 december 1974, van de speciale autobusdiensten, d.w.z. van de autobusdiensten ingericht ten behoeve van welbepaalde categorieën reizigers, is als volgt samengesteld :

Exploitatie in eigen beheer . . .	10.437 km
Exploitatie door pachters . . .	52.951 km

Al de diensten te zamen 63.388 km

Hoewel de speciale autobusdiensten gestegen zijn in aantal, is hun lengte lichtjes gedaald in vergelijking met het voorgaande dienstjaar.

Dit is te wijten aan de daling van het vervoer van werklieden, die vastgesteld werd vooral in de provincies Luik, Henegouwen en Namen en in mindere mate in de provincies Antwerpen, Limburg en West-Vlaanderen.

Het scholierenvervoer daarentegen heeft nog uitbreiding genomen in vrijwel alle streken van het land.

Aantal vervoerde reizigers per tractiestelsel

Elektrische diensten	22.859.000
Spoorautodiensten	253.000
Autobusdiensten	215.205.000
Al de diensten te zamen	238.317.000

Evolutie van het reizigersvervoer

De in 1973 geregistreerde zeer lichte vooruitgang van het vervoer heeft zich in 1974 niet gehandhaafd; tijdens het afgelopen dienstjaar is het aantal vervoerde reizigers ten opzichte van het voorgaande, met 1,2 % verminderd.

De teruggang is gevoelig voor de weekabonnementen (— 13,7 %), terwijl de toestand nagenoeg ongewijzigd bleef voor de gewone reizigers (— 0,1 %) en voor de schoolabonnementen (+ 0,2 %) en zelfs blijkt te zijn verbeterd voor de gewone en M.T.B.-abonnees (+ 3,5 %).

PERSONEEL

Effectief

In 1974 kende het personeel een gevoelige aangroei; die aanwas vloeit voort uit een verhoging van het aantal afgelegde kilometers en uit nieuwe voordelen die aan het personeel inzake verlof werden toegekend.

Tussen 1 januari en 31 december 1974 werd de getalsterkte van het personeel van 6.830 op 7.060 leden gebracht, zegge een vermeerdering met 230 eenheden. Er waren 624 aanwervingen en 38 heraanwervingen, gedeeltelijk gecompenseerd door 432 vertrekken.

Uitgaven voor bezoldigingen en sociale lasten

	<i>in frank</i>
Bezoldigingen	2.071.803.761
Wettelijke soc. lasten (R.M.Z.)	683.746.177
Andere wettelijke sociale lasten	63.370.256
Extra-wettelijke sociale lasten	467.607.123
Totaal	3.286.527.317

Toelagen aan de oud-werknemers en gerechtigden

Aantal begunstigten, op 31 december 1974, van bijkomende toelagen :

— pensioen	: 2.601 oud-werknemers;
— overlevingsrente	: 2.750 gerechtigden;
— invaliditeit	: 669 oud-werknemers;
— werkloosheid	: 187 oud-werknemers.

Totaal : 6.207 oud-werknemers en gerechtigden.

Psychologische proeven en beroepsexamens

In 1974 werden er :

- 1.902 psychologische examens afgenomen, tegen 1.540 in 1973;
- 555 beroepsexamens voor het loontrekkend personeel van de technische diensten;
- 310 beroepsexamens voor het weddetrekkend personeel.

Vakantietehuizen en appartementen

Gedurende de vakantieperiodes van 1974 konden er 899 aanvragen om verblijf worden ingewilligd (in plaats van 872 in 1973) voor de vakantietehuizen, en 200 aanvragen om verblijf (in plaats van 155 in 1973) voor de appartementen.

Het aantal vakantiegangers in de vakantietehuizen is met 8,37 % verhoogd, waardoor het cijfer van 2.795, in 1973, op 3.029 werd gebracht in 1974. De gebruikers van de appartementen te Blankenberge, Koksijde en Wenduine waren eveneens talrijker : 935 in 1974 tegenover 642 in 1973.

VASTE INSTALLATIES

De hierna vermelde werken werden in 1974 voltooid : werkplaatsen van Kuregem; parkeerplein voor autobussen, te Martelange; nieuwe stelplaatsen, te Meerbeke en te Broechem; inrichten van een koer voor het slopen van de autobussen, te Kessel-Lo; inrichten van de werkplaatsen, te Merksem; inrichten van wasstations voor autobussen, te Asse, Grimbergen, Nijvel, Leerbeek, Oostmalle en Ukkel; inrichten van de autobusgarage, te Leerbeek; hoogspanningscabine, te Merksem.

Anderzijds werd de campagne tot het bouwen en plaatsen van wachthuisjes voor reizigers, ingezet op initiatief van het Ministerie van Verkeerswezen, voortgezet.

ROLLEND MATERIEEL

Effectief op 31-12-1974

Vervoer over de weg	
Autobussen	2.262
Wegtrein	1
Allerlei voertuigen (vrachtwagens, bestelwagens, personenwagens, enz...) .	175

Vervoer per spoor

Locomotieven	5
Spoorauto's en tractoren	9
Elektrische motorwagens « reizigers »	190
Elektrische motorwagens « dienst » . .	8
Bijwagens	144

ONGEVALLEN — VOORZORGSMAATREGEN EN BEHEER

Arbeidsongevallen

Het totaal van de ongevallen in dienst en op de weg van het werk bedraagt 382, tegen 430 in 1973, zegge een vermindering met ongeveer 11,2 %.

Ongevallen derden-spoor

Terwijl het aantal kilometers een nieuwe vermindering heeft ondergaan, met 4,1 %, bleef het aantal ongevallen praktisch onveranderd (1.038 tegen 1.053 in 1973).

Ongevallen derden-weg

Niettegenstaande een verhoging van het aantal afgelegde kilometers met ongeveer 920.000 km, zegge 0,9 %, onderging het aantal ongevallen een niet te verwaarlozen vermindering (5.175 tegen 5.369 in 1973).

FINANCIELE EN BEDRIJFSRESULTATEN

De bedrijfsresultaten zijn gedurende het dienstjaar 1974 verder verslechterd.

Terwijl de ontvangsten gestegen zijn (met 56,1 miljoen F) — ofschoon deze stijging de helft minder bedroeg dan die welke verleden jaar geregistreerd werd — is evenwel de toeneming van de uitgaven opnieuw aanzienlijk (319,8 miljoen F, herleid tot 302,6 miljoen F na inlijving van financiële inkomsten en het saldo van diverse lasten en baten), hoofdzakelijk te wijten aan de gevolgen van de inflatie.

Het dienstjaar 1974 sluit dan ook met een tekort van 1.854,2 miljoen F, tegenover een tekort van 1.607,7 miljoen F in 1973.

BESLUIT

De Raad van beheer is gelukkig te kunnen aanhalen dat de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven bijzondere aandacht heeft besteed aan de problemen die zich op het stuk van gemeenschappelijk vervoer stellen. In het advies dat laatstgenoemde raad op 24 januari 1975 dienaangaande aan de Regering heeft uitgebracht, geeft hij een opsomming van volgende maatregelen die dienen te worden overwogen :

« — afgescheiden rijstroken voor kort op elkaar volgende autobussen;

— in drukke straten die onvoldoende breed zijn, parkeer- en stopverbod, ten minste op de piekuren;

— het invoeren van eenrichtingsverkeer;

— snellere doorgang voor het openbare vervoer op kruispunten met verkeerslichten;

— bouw van plaatselijke kunstwerken om op bijzonder drukke plaatsen het openbaar vervoer van het algemeen verkeer te scheiden;

— omlegging van het doorgaand verkeer buiten het centrum;

— de aanleg van verkeersvrije zones in de stadscentra.

« Er dient te worden opgemerkt dat verscheidene van die voorwaarden, ingevolge de gemeentelijke autonomie, van een beslissing van de plaatselijke overheid afhangen. Dit is het geval voor de rijstroken, het parkeer- en stopverbod, het éénrichtingsverkeer, de snellere doorgang aan kruispunten. Het is dan ook wenselijk dat het Ministerie van Verkeerswezen ter zake adviezen zou geven aan de plaatselijke overheid. Aan de verkeerscommissies die in de meeste steden bestaan zou de verplichting moeten worden opgelegd vertegenwoordigers van het gemeenschappelijk vervoer in hun schoot op te nemen ».

De Raad van beheer kan die aanbevelingen slechts bijtreden en de wens uiten dat de hogere Overheid er zich zal op toeleggen ze in de werkelijkheid om te zetten.

AANPASSING VAN DE MOTORWAGENS TYPE S VOOR DE SEMI-METRO TE CHARLEROI

Sinds een aantal jaren zijn te Charleroi grote werken aan de gang om het stadsverkeer te ontlasten. Aldus werd op 23 juni II. de kleine ring voor het autoverkeer ingehuldigd. En om het openbaar vervoer te bevorderen wordt er een semi-metro aangelegd.

Een eerste sectie van dit metronet zal weldra beëindigd zijn. Deze sectie, 850 m lang, verbindt het Zuid- met het Weststation. Zij biedt de mogelijkheid aan de buurtspoorwegtrams opnieuw hun vroeger eindstation aan de « gare du Sud » te bereiken. Dit station werd verscheidene jaren geleden verlaten ingevolge het afbreken van de brug over de Samber, nabij de gevangenis. Onmiddellijk na het Zuidstation werden de sporen van de nieuwe sectie in afzonderlijke bedding over een viaduct, ongeveer 700 m lang, tot aan het Weststation aangelegd. Een voorlopige verbinding tussen dit station en ons bestaand net aan de « rue du Grand Central » kwam tot stand, in afwachting van een verdere uitbreiding van de ring en van de vertakkingen van de semi-metro.

Later zal in de semi-metro uiterst modern materieel rijden. Een prototype van een gelede tram van grote capaciteit, een gelijkaardig comfort verzekerend als dit geboden door de eigenlijke metrotreinstellen, werd door onze studiedienst ontwikkeld. Er werd onlangs om prijs voor de levering van twee prototype-rijtuigen verzocht.

Aanvankelijk zal de eerste sectie van de semi-metro uitsluitend bereden worden door buurtspoorwegstellen van het klassieke type. Men merke op dat de S.T.I.C. (Société des Transports intercommunaux de Charleroi) de exploitatie door middel van trams sinds 30-6-1974 gestaakt heeft.

Ten einde zowel op het bestaande buurtspoorwegnet als op de sectie van de semi-metro te kunnen rijden, zal ons rollend materieel bepaalde aanpassingen moeten ondergaan.

Men moet er b.v. rekening mee

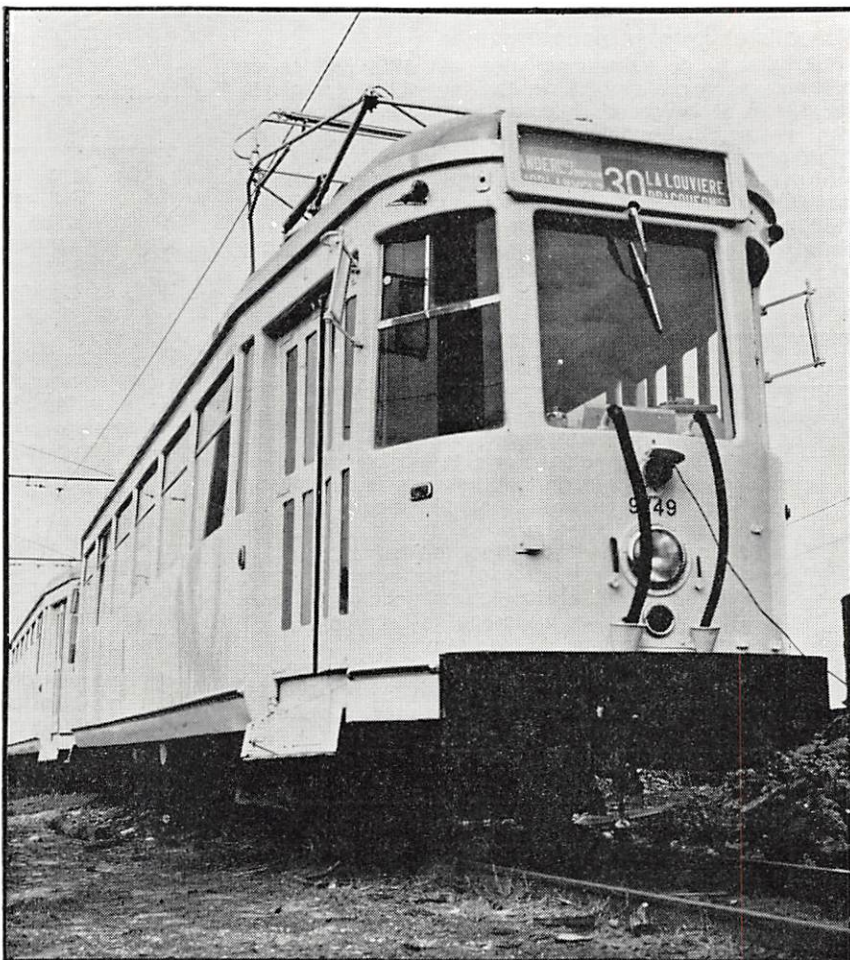
houden dat het in- en uitstappen van de reizigers nu eens links, dan weer rechts moet gebeuren, hetzij vanaf een perron dat 550 mm boven het niveau van de rails ligt, hetzij vanaf een trottoir van ± 150 mm hoogte ofwel eenvoudig vanaf de straat.

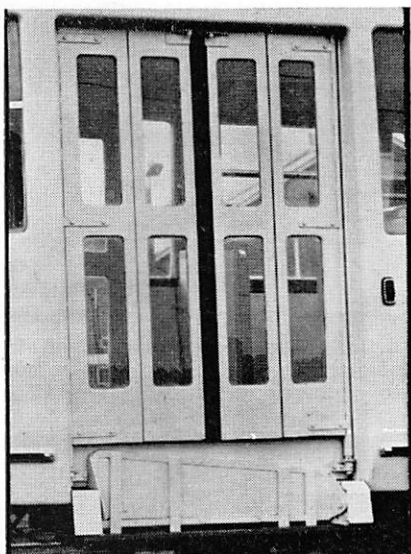
Eenendertig motorwagens van het type S en 12 aanhangwagens zijn bijna geheel aangepast. De treeplanken van deze motor- en aanhangwagens zijn van een bijkomende trede voorzien, die uitsluitend aan haltes met hoge perrons zal gebruikt worden om het in- en uitstappen van de reizigers te vergemakkelijken. Deze trede is neerklapbaar omdat ze van geen nut is

aan de gewone haltes. Zij functioneert door middel van een cilinder met samengeperste lucht, zoals voor de plooideuren gebruikelijk is. Dank zij het hierbijgaande schema kunnen wij ons hiervan een idee vormen.

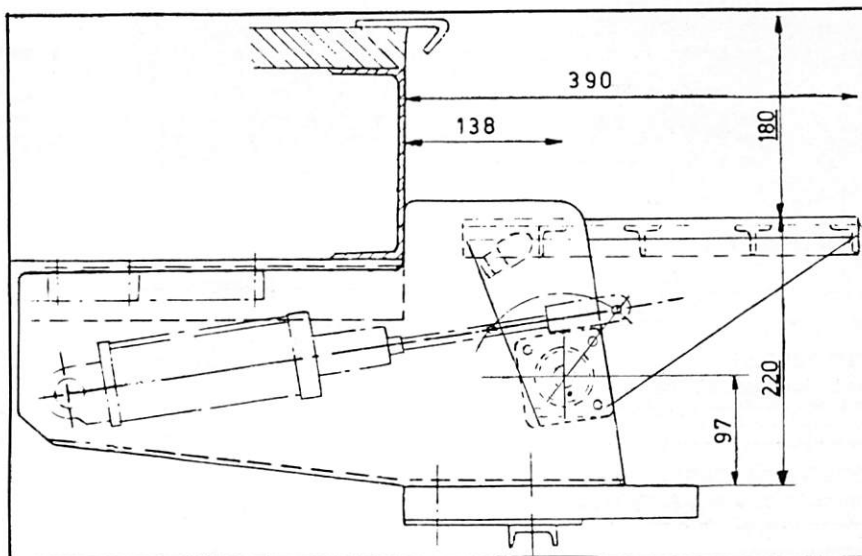
Aangezien de deuren zowel links als rechts moeten kunnen geopend worden, werden bijzondere veiligheidsmaatregelen getroffen om er zeker van te zijn dat ze steeds aan de goede zijde van het spoor zullen opengaan. Het openen van de deuren zal namelijk gecontroleerd worden door bakens van het type dat men bij de in- en uitgang van metrostations aantreft. Het instrumentenbord van de metrowagens

De eerste motorwagen voorzien van neerklapbare treden. (Foto Fr. Eckehard)





De dichtgeslagen neerklapbare trede.
(Foto Fr. Eckehard)



Schema van de werking van de trede.

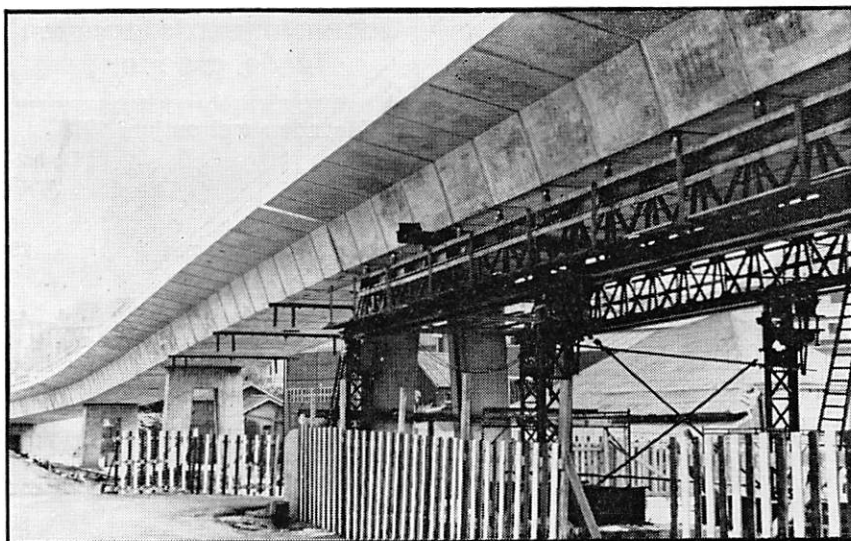
werd aangepast om rekening te kunnen houden met het gebruik van deze bakens en de neerklapbare treden.

Naar aanleiding van de hierboven aangehaalde werken werden andere verbeteringen aan ons rollend materieel aangebracht en zullen er nog volgen trouwens.

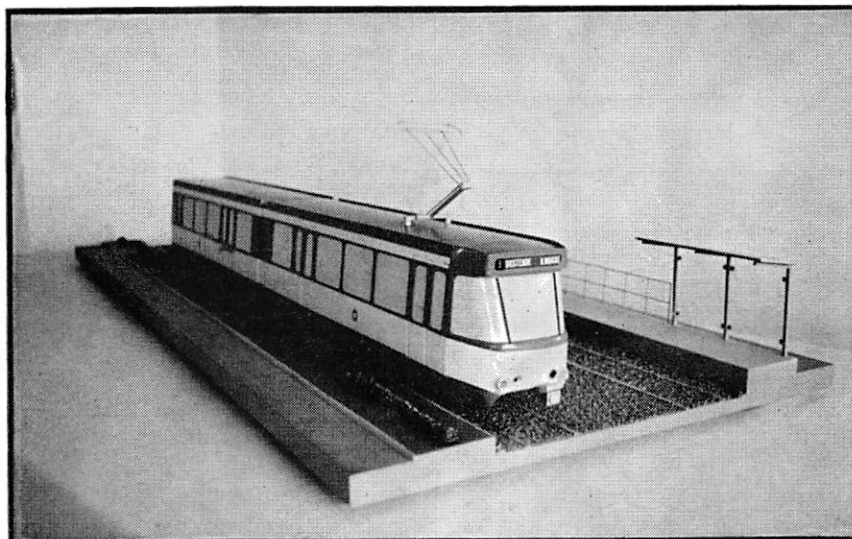
Iedere motor- of aanhangwagen werd van acht nieuwe richtingslichten, van hetzelfde type als deze van onze autobussen, voorzien. Om het aspect binnenin deze motor- en aanhangwagens nog te verbeteren, voorziet een programma op lange termijn het herschilderen van het interieur, het opnieuw bekleden van de zitplaatsen en de vloer en het bedekken van de handvatten en -grepen met een laagje plastic. Te zijner tijd zullen de motorwagens met een nieuwe pantograaf uitgerust worden, want de hoogte van de tunnels laat het gebruik van de huidige pantografen niet toe.

Verschillende omgebouwde motorwagens, met hun evenwel nog ongebruikte neerklapbare treden, rijden reeds op het buurtspoorwagennet van Charleroi. Men zal ze gemakkelijk kunnen herkennen aan de versiering vooraan, zoals op onze motorwagens aan de kust, nl. de neerwaartse scherpe punt.

Al deze aanpassingswerken worden in onze werkplaats te Jumet uitgevoerd; het personeel kijkt er zich op perfecte wijze van deze taak. Het aanleggen der sporen voor het Zuidstation werd oordeelkundig verwezenlijkt door de ploeg «Wegen en Werken» van Charleroi.



De viaduct in opbouw.



Maquette van het prototype van de nieuwe tramstellen.

NIEUWS VAN HET HOOFDBESTUUR EN VAN DE EXPLOITATIEGROEPEN

Geboorten

ANTWERPEN

An bij Heremans W. (Itegem).
Suzy bij Verhoeven J. (Poppel).
Michel bij Jordaens K. (Turnhout).
Johan bij Crauwels M. (Putte).

OOST-VLAANDEREN

Jurgen bij De Vreese A. (Deinze).
Katrien bij Saeys A. (Hamme).

HENEGOUWEN

Isabelle bij Colyn M. (Viesville).
Véronique bij Dechamps R. (Ransart).
Nancy bij Devos A. (Gilly).
Étienne bij Crevin A. (Leernes).
Guy bij Vilain Cl. (Dour).
Nathalie bij Zinque J. (Waudrez).
Joël bij Fleurquin A. (Boussu).
David bij Van Riet R. (Thuillies).
Christophe bij Delmotte M. (Trivières).
Alain bij Frisque H. (Strée).
Isabelle bij Trésinié J. (Marcinelle).
Carine bij Reins A. (Ransart).

NAMEN-LUXEMBURG

Eric bij Delforge R. (Soye).
Aurora bij Martin R. (Alle s/Semois).
Nancy bij Remacle P. (Namur).
David bij Robert J. (Meeffe).
Carine bij Henin M. (Flawinne).

LUIK

Muriel bij Rode R. (Liège).
Frédéric bij Foret J.-P. (Angleur).
Jean bij Bemelmans P. (Petit-Rechain).
Valérie bij Festers G. (Montegnée).

BRABANT

Dirk bij De Smedt D. (Dilbeek).
Patrice bij De Blende L. (Strombeek-Bever).
Kathleen bij De Saeger P. (Roosdaal).
Vanessa bij D'Handschooter J.-P. (Ukkel).
Jurgen bij Knops J. (Humbeek).

LIMBURG

Hilde bij Biesmans R. (Lanaken).
Luc bij Hensels Th. (Dilsen).
Anneke bij Knockaert D. (As).
Sabrina bij Brouns A. (Rekem).

WEST-VLAANDEREN

Saskia bij Sypre J. (Oedelem).
Glenn bij Yserbyt M. (Oostende).
Stefaan bij Pleysier G. (Brugge).

Huwelijken

ANTWERPEN

Leppens J. met Mej. Baeyens Chr.
Sturtewagen R. met Mej. Hellemans R.

OOST-VLAANDEREN

Bauwens R. met Mej. Dobbenie J.
Aerts R. met Mej. Bauwens M.
Bauwens W. met Mej. De Wilde D.

HENEGOUWEN

Masset L. met Mej. Van Reusel S.
Lhoir J.-M. met Mej. Bréda J.
Moonen Cl. met Mej. Seutin A.
Sauvage J.-P. met Mej. Godefroid M.
Defrene S. met Mej. Ambersin P.
Leclercq J.-M. met Mej. Quartier B.
Depasse H. met Mej. Pottier A.

NAMEN-LUXEMBURG

Simon S. met Mej. Ninin A.

LUIK

Kotula A. met Mej. Chaqueue M.

BRABANT

Fillée Fr. met Mej. Dellier G.
Joosten Ch. met Mej. Stubbe Cl.
Guldix Fr. met Mej. De Valck A.
Michiels Chr. met Mej. Nuylaert D.
Vanderlin A. met Mej. Dewitte M.-Chr.
De Muylder G. met Mej. Van den Nest A.
De Bot E. met Mej. Van Cutsem Th.

LIMBURG

Luyten W. met Mej. Engelen G.

WEST-VLAANDEREN

Depoorter R. met Mej. Delrue N.
Maerten I. met Mej. Vandoolaeghe J.
Neiryck N. met Mej. Joye V.
Vermeesch W. met Mej. Damoiseaux Fr.

Gepensioneerde agenten in de groepen

Maanden mei en juni 1975

	Dienst- jaren
ANTWERPEN	
Davids C., keurwerkman	13
OOST-VLAANDEREN	
Clauwaert R., ontvanger	44
Verhelst K., AB-bestuurder-ontv.	30
Huughe Ph., 1ste gesch. arbeider	36
HENEGOUWEN	
Dagneau V., el. geleider	46
Mouchet G., el. geleider	33
Lecocq M., gesch. werkman 1ste kl.	36
De Cock R., el. geleider	37
Gilson G., el. geleider	38
Delys Ch., bewegingsoverste 2de kl.	42
NAMEN-LUXEMBURG	
Decamp L., baanwerker	48
Noël L., AB-bestuurder-ontvanger	48
LUIK	
Sauvage D., AB-bestuurder-ontvang.	37
Genotte M.-H., 1ste klerk	33
Bagnay A., AB-bestuurder-ontvang.	40
BRABANT	
Bauwen A., el. geleider-ontvanger	42
Bertels A., 1ste gesch. arbeider	33
Bil R., el. geleider-ontvanger	40
De Leus L., klerk 2e kl.	32
Devos P., el. geleider	47
De Wael R., AB-bestuurder-ontv.	35
Keyaerts G., gesch. werkman	38
Bams A., keurwerkman	42
Noël R., ontvanger	35
LIMBURG	
Bynens A., AB-bestuurder-ontvanger	34
Kuppens H., opsteller	48
Eyckmans M.-L., AB-bestuurder-ontv.	48
WEST-VLAANDEREN	
Tordeur F., keurarbeider	49
Vlaminck F., brigadier	30
Pozzolo L., gesch. werkman	41

Sterfgevallen

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

AGENTEN IN DIENST

	Leeftijd
HOOFDBESTUUR	
Ceysens L., bureauchef	61
ANTWERPEN	
Verstraelen J., AB-bestuurder-ontv.	56
HENEGOUWEN	
Goossens M., eerste controleur	61
De Wilde Ch., AB-bestuurder	42
BRABANT	
Bagniet E., maneuver	55
LIMBURG	
Pelgrims C., 1e gesch. arbeider	52

BEGUNSTIGDEN

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

HOOFDBESTUUR	
Segers P., onderbureauchef	62
ANTWERPEN	
De Ridder F., gesch. werkman	71
Galloo G., stoker	75
OOST-VLAANDEREN	
Lievens S., nachtwaker	63
HENEGOUWEN	
Gillet H., ontvanger	77
Lambillote, el. geleider	83
Barbieux J., hoofdontvanger	77
Van De Weghe G., keurwerkman	62
Devallée R., baanwerker	80
De Coster M., el. geleider	78
Samain C., ontvanger	84
NAMEN-LUXEMBURG	
Gilles J., ploegbaas	71
Danloy J., ontvanger	89
LUIK	
Nelissen L., ontvanger	76
Hessel J., baanwerker	82
Labourneur, AB-bestuurder	72
Petitjean E., brigadier	84
Jamaer J., el. geleider	81
BRABANT	
Vanderzeypen F., g. werkm. 1e kl.	79
Vansina P., keurwerkman	74
Theunis A., bewegingsoverste 1e kl.	83
Lauwens P., hoofdontvanger	68
Demal H., el. geleider	89
Daubies J., dienstchef 2e kl.	81
Alexandre E., halfgesch. werkman	72
Heirman G., controleur	77
Schoovaerts H., hoofdontvanger	93
LIMBURG	
Bervoets C., baanwerker	67
WEST-VLAANDEREN	
Van Audenaerde V., treinoverste	95
Steen R., machinist	91
Pynte G., ontvanger	77

HOOFDBESTUUR

Het vertrek met pensioen van de h. Fernand GUYSENS, adjunct-eerste inspecteur

De h. Guysens, technisch ingenieur, trad in dienst op 5 augustus 1940 in de Groep Oost-Vlaanderen om toezicht te houden op de reconstructie van tijdens het begin van de tweede wereldoorlog vernielde bruggen.



Vervolgens wijdde hij zich aan de studie van de bouw van spoorauto's en op 1 januari 1943 reeds werd hij te Destelbergen tot werkplaatsoverste 1e kl. aangesteld. Daar werd hij de rechtstreekse medewerker van de verantwoordelijke voor de werkplaats, de h. De Moor, die onlangs gepensioneerd werd.

Op 1 december 1947 werd hij benoemd in de administratieve graad van technisch ingenieur en op 1 januari 1959 werd hij tot technisch inspecteur bevorderd.

Van 1 april 1961 af nam hij de volledige verantwoordelijkheid waar van de werkplaats te Destelbergen, van vier onderhoudscentra en van al de werken aan gebouwen en terreinen van de stelplaatsen van Oost-Vlaanderen. Hij hield zich ook druk bezig met het uitwerken van de bevorderingsexamens voor het personeel van de technische diensten.

Dank zij zijn bevoegdheid en verdiensten werd hij op 1 juni 1970 tot adjunct-eerste inspecteur bij de Algemene Inspectie bevorderd. Zeer doeltreffend ging hij daar verder met de organisatie van vermeldde examens, doch wegens ziekte moest hij, enkele maanden geleden, zijn activiteiten stopzetten. Volgens de laatste berichten is zijn gezondheidstoestand aanzienlijk verbeterd en zal hij van zijn ziekte nog slechts een onaangename herinnering overhouden, wat wij hem ten zeerste wensen.

Tijdens heel zijn loopbaan stelde hij zijn hoedanigheden als organisator ten dienste van de maatschappij en kweet hij zich met een onberispelijke logica, gezond verstand en rechtvaardigheidszin van de taken die hem werden opgelegd.

Wij wensen dat hij nog lang van zijn pensioen zal kunnen genieten en dat hij weldra opnieuw zijn geliefkoosde hobby, nl. het tuinieren, zal kunnen beoefenen.

Het overlijden van de h. L. CEYSENS, bureauchef

Het bericht van het schielijk overlijden van de h. Luc Ceysens op 22 mei II, verraste het personeel volkomen en veroorzaakte een grote ontroering. Iedereen was diep getroffen door het vroegtijdig heengaan van een geacht collega, die zeer gewaardeerd werd voor zijn rechtschapenheid, gediensigheid, goedheid en toewijding.

Zijn collega's wisten dat men nooit tevergeefs beroep op hem deed en dat hij steeds bereid was hulp te verlenen. Zelfs na zijn dood heeft hij dit willen doen door zijn lichaam aan de Universiteit van Leuven af te staan. Eens te meer bewees hij een « dienst ».

Geboren op 10 februari 1914, trad hij in dienst in de Groep Brabant op 15 januari 1937. Hij werd op 5 mei 1938



naar het Hoofdbestuur overgeplaatst, waar hij zich gedurende heel zijn loopbaan bezig hield met de boekhouding van de verpachte autobusdiensten. Met de exploitanten van deze diensten onderhield hij talrijke en delicate betrekkingen; steeds spande hij zich in om voor de problemen, waaraan hij het hoofd te bieden had, een billijke en eerlijke oplossing te vinden. Hij werd tot onderbureauchef bevorderd op 1 november 1945 en tot bureauchef op 12 december 1950.

De h. Ceysens was een gewetensvol en volhardend werker die zijn functies waarnam met veel doeltreffend- en bevoegdheid.

« Onze Buurtspoorwegen » biedt aan de echtgenote en twee kinderen, zo zwaar getroffen door het verlies van hun echtgenoot en vader, zijn innige deelneming aan.

Werden in mei 1975 als nieuwe personeelsleden verwelkomd: de heren Taelemans D., technisch ingenieur, en Vaneygen J., opsteller-operator-mecanograaf, alsmede mej. Vinamont M., ponsster.

ANTWERPEN

Op 12-5-1975 werd mej. Elst M., ponsster, komende van het Hoofdbestuur, hartelijk begroet.

LIMBURG

Oppensioenstelling van de h. KUPPENS H., opsteller

Op 30 april II. werd de heer Kuppens Hubert, opsteller, op pensioen gesteld.



Hij trad in dienst bij de maatschappij als ontvanger op 28-7-1927. Op 1-1-1948 werd hij benoemd tot klerk 2e klas en tewerkgesteld bij de kantoor dienst van het centraal magazijn van Limburg te Hasselt. Hij is aan deze dienst tot zijn oppensioenstelling verbonden gebleven.

Intussen was hij op 1-1-1958 tot opsteller bevorderd.

De heer Kuppens, die tevens eerste-hulpverlener in het werkhuis te Hasselt was, stond bij iedereen bekend om zijn innemend karakter, zijn dienstvaardigheid en de precisie waarmee hij steeds zijn taken volbracht.

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

ONZE BUURTSPOORWEGEN

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

Redactie: Wetenschapsstraat 14, 1040 Brussel

Telefoon: 11.59.90 — Toestel: 335 — P.R. 32.27

Verantwoordelijke uitgever:

L. Vanderfaillie
Wetenschapsstraat 14, 1040 Brussel

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 : Mols J. (brieventas + 1.140 F).

Tjalkstraat : Van den Bosch J.-B. (brieventas + 1.200 F + 5 gulden), Van Gucht F. (brieventas + 3.390 F), Smits L. (brieventas + 1.400 F).

Turnhout : Woestenborghs J.-B. (brieventas + 1.020 F), Wuyts L. (brieventas + 11.233 F), Verbist G. (gouden damesuurwerk).

OOST-VLAANDEREN

Destelbergen : Van Cleemput J. (1.180 F), Eckhout A. (1.200 F).

Hamme : Verspecht H. (4.934 F).

HENEGOUWEN

Charleroi : Rennauld R. (3.800 F), Miaux M. (1.600 F).

Châtelet : Chan M. (500 F), Sihora M. (600 F).

Doornik : Haulotte M. (schrijfmachine), Durenne E. (brieventas + 1.320 F).

Jumet : Van Malsack R. (500 F), Vandewiele P. (damesuurwerk), Wary V. (damesuurwerk).

Thuillies : Rogie G. (13.140 F).

NAMEN-LUXEMBURG

Lesve : Defurneaux R. (1.932 F).

Namen : Arnould D. (uurwerk), Bossiroy G. (1.080 F), Detienne L. (handtas + 1.220 F), Grandjean L. (brieventas + 1.080 F).

Onoz : Coune J. (uurwerk).

LUIK

Bitsingen : Cloes (4.245 F + spaarboekje met 15.100 F).

Eupen : Teller (1.025 F).

Luik-St-Gilles : Dethier (596 F).

Omali : Mouton E. (4.781 F).

Rocourt : Bosmans H. (1.501 F).

Warzée : Franco J. (1.310 F).

BRABANT

Het Rad : Wauters M. (brieventas + 840 F), Van Hassel M. (brieventas + 128 F).

Leerbeek : Cornet G. (brieventas + 450 F), De Herder N. (brieventas + 170 F).

LIMBURG

Genk : Vansteenkiste J. (1.400 F).

Lanaken : Boumans F. (1.160 F).

Maaseik : Saelmans Ch. (1.700 F).

Tongeren : Keymis F. (559 F).

WEST-VLAANDEREN

Assebroek : De Vreker C. (brieventas + 651 F), Allemeersch O. (zilveren ring), Dumont I. (geldbeugel + 2.305 F).

Knokke : Degraeve J. (brieventas + 1.650 F + 10 gulden), Danneels J. (fotoapparaat).

Kortrijk : Knockaert G. (geldbeugel + 596 F), Lernout W. (6.600 F), Coopman G. (geldbeugel + 1.446 F).

Oostende : Rosselle L. (geldbeugel + 1.540 F), Loncke A. (handtas + 29 pond sterling), Demets F. (handtas + 775 F), Neiryck E. (brieventas + 1.518 F), Bouilliaert G. (brieventas + 711 F), Ducheyne W. (brieventas + 850 F), Boeve P. (fotoapparaat).

MOOIE LOOPBANEN



J. Verleye

Trad in dienst op 1-2-1929 en werd als AB-bestuurder-ontvanger te Assebroek gepensioneerd.



J. Tordeur

Trad in dienst op 26-2-1932 en werd als el. geleider-ontvanger te Kuregem gepensioneerd.



L. Decamp

Trad in dienst op 5-7-1927 en werd als baanwerker te Forville gepensioneerd.



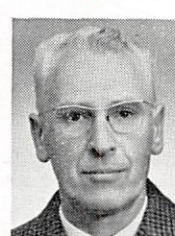
L. De Veuster

Trad in dienst op 21-10-1929 en werd als gesch. werkm. te Kl. te Mechelen gepensioneerd.



E. Van Haevre

Trad in dienst op 19-5-1935 en werd als AB-bestuurder-ontvanger te Mechelen gepensioneerd.



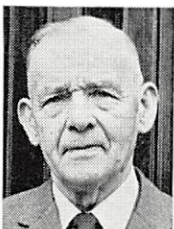
F. Dykmans

Trad in dienst op 14-7-1938 en werd als 1e keurwerkman te Luik gepensioneerd.



D. Sauvage

In dienst sinds 20-10-1938, werd hij als AB-bestuurder-ontvanger te Luik gepensioneerd.



P. Borremans

In dienst sinds 23-4-1940, werd hij als gespec. baanwerker te Anderlecht gepensioneerd.



P. De Smet

In dienst sinds 31-5-1935, werd hij als ontvanger te Dilbeek gepensioneerd.



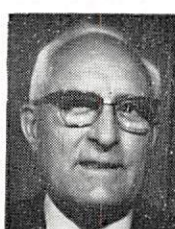
A. Bauwen

In dienst sinds 8-6-1933, werd hij als el. geleider-ontvanger te Wemmel gepensioneerd.



F. Tordeur

In dienst sinds 9-7-1926, werd hij als keurarbeider te Oostende gepensioneerd.



V. Dagneau

In dienst sinds 15-3-1929, werd hij als el. geleider te Quaregnon gepensioneerd.

STEEDS DE VEILIGHEIDSGORDEL

Iedereen zal thans wel weten dat het dragen van de veiligheidsgordel sinds 1 juni 1975 verplicht gesteld werd (koninklijk besluit van 13-5-1975). Wij achten het evenwel nuttig nogmaals de aandacht te vestigen op het belang van deze maatregel.

De veiligheidsgordel vermindert de ongelukken met dodelijke afloop met circa 80 %.

Slachtoffers van verkeersongeval-

len, die om het leven komen door zwaar buikletsel of door een verbrijzeld been, dragen in het algemeen geen veiligheidsgordel tijdens het rijden. Dit blijkt duidelijk uit een in Duitsland gedaan onderzoek.

Een snelheid van 20 kilometer per uur is reeds voldoende om bestuurders zonder veiligheidsriem dodelijk te verwonden. Wie daarentegen een veiligheidsgordel om heeft is, tenminste in het normale stadsverkeer tot een snelheid van 50 kilometer per uur, zeker om geen ernstig letsel op te lopen, aldus concludeert het onderzoek.

Zelfs ongelukken bij een snelheid van 80 kilometer per uur heb-

ben in geen van de onderzochte gevallen tot dodelijke gevolgen geleid, als het slachtoffer een veiligheidsgordel draagt.

80 % van alle dodelijke verongelukte automobilisten zou nog in leven zijn, als zij tijdens het ongeluk een veiligheidsgordel hadden gedragen.

Nog belangrijker dan voor de bestuurder zelf is de veiligheidsgordel voor de inzittende, die naast hem zit. Hier is het gevaar op een schedelbreuk, verwondingen aan het gezicht, borstkas en benen dubbel zo groot als bij de bestuurder zelf.

(UNFALL-STOP-D.B.R.)

DE 4.000 DAGEN ZONDER ONGEVAL VAN DE WERKPLAATS TE ANDENNE

Sinds de oprichting, 26 jaar geleden, van de Algemene Dienst voor Veiligheid, hebben slechts acht ploegen op de drieënzeventig de 4.000 dagen zonder ongeval bereikt. De werkplaats te Andenne heeft deze prachtige prestatie op 21 juni II. gevierd in aanwezigheid van : de h. Barbier, hoofdingenieur, de h. Botton, Groepschef, de h. Cordier, geneesheer C.B.M.T., de h. Lefever, eerste-inspecteur, de h. Lebrun, adjunct-eerste-inspecteur, de h. Follon, adjunct-eerste-inspecteur, de h. Sulbout, technisch inspecteur, en meer dan 200 gasten.

De h. Gemine, chef van de veiligheid van de Groep, heette iedereen welkom, vestigde de aandacht op het belang van de verwezenlijkte krachttoer, verheugde zich in het feit dat geen enkel werkplaatsagent tijdens een periode van 11 jaar een leed gekend heeft ingevolge een arbeidsongeval en sprak de hoop uit nog hogere records te mogen vieren.

Na deze bemoedigende rede werd de welverdiende erewijn gedronken.

De h. Follon, vertegenwoordiger van de Algemene Dienst voor Veiligheid, achtte zich gelukkig op zijn beurt het gevierde personeel te mogen feliciteren. Hij wees op de noodzakelijkheid momenteel, bij het voorkomen van ongevallen, vooral de nadruk te leggen op de gedragingen van ieder individu. Twee belangrijke factoren dienen in aanmerking genomen te worden :

- in de eerste plaats, de persoonlijke factor : het gaat hier om de combinatie van karakteristieke elementen van de persoonlijkheid van de werkmans en de betrekkingen die deze heeft met zijn werkmilieu;
- in de tweede plaats, de factor van het risico van het werk : het gaat hier om alle werkzaamheden van de arbeider zelf of zijn kameraden die van aard zijn hem aan dat risico bloot te stellen.

« Hieruit volgt », verklaarde hij, « dat al degenen die zich met de veiligheid bezighouden, goed rekening moeten houden met het karakter van iedere arbeider ». Tot besluit sprak hij de hoop uit samen het feest van de 5.000 dagen te kunnen vieren.

Vervolgens trad de groep Tine Briac op met een Waalse komedie in drie bedrijven. Dit gezelschap, dat reeds bij andere feesten toegejuicht werd, overtrof zich nogmaals en oogstte een zeer groot succes.

Na dit ontspannend intermezzo richtte de h. Barbier zich tot de aanwezigen en herinnerde eraan dat hij naar aanleiding van het feest van de 3.000 dagen zonder ongeval zijn toespraak besloten had met de wens mekaar binnen 3 jaar opnieuw te ontmoeten. Hij vervolgde aldus :

« Wel dan, Mijne Heren, U hebt woord gehouden » en ik stel het op prijs U voor dit mooie record te » kunnen feliciteren. Inderdaad, het is een uitzondering dat een werkplaats met een honderdtal mensen van iedere leeftijd en alle beroepen uitoeffe-

» nend : draaiers, lassers, mecaniciens, paswerkers, » plaatslagers, magazijniers, electriciens, garneerders, gereedschapsmakers, chauffeurs, schilders... » tot dergelijk resultaat kan komen. U hebt meer dan » 2.000.000 uren gewerkt tijdens dewelke U bloot- » gesteld was aan allerlei ongevallen en risico's...

» Het is soms moeilijk een onhandigheid of een » slechte behandeling van stukken die zich kunnen » voordoen, te voorzien en wat al leed kan er niet uit » voortvloeien. Het zijn dergelijke zaken die moeten » overwogen worden ten einde ongevallen te vermijden. Tevens wens ik vandaag uw families te feliciteren en te bedanken, want zij hebben door hun » raadgevingen, aanbevelingen en welwillende hulp » zeker bijgedragen tot dit mooi resultaat.

» Ik eindig met het vastleggen van een afspraak » voor een 5e etappe en met dank. »

De h. Barbier overhandigde dan persoonlijk aan ieder agent het traditioneel geschenk, waarna de gasten genoten van het koud buffet, op schitterende wijze door de echtgenote van een van onze agenten voorbereid. Zij weze eveneens van harte gefeliciteerd.

Het was een prachtig geslaagd feest dat in reuzestemming verliep en dat iedereen te Andenne zich zal herinneren.

Spijtig dat de tijdens de plechtigheid genomen foto's mislukten, zodat er geen zichtbare herinnering van zal overblijven. Deze technische tegenspoed is er de reden van waarom dit artikel zonder illustraties verschijnt.

0,8: HET NIEUWE STRAFBARE ALCOHOLGEHALTE

Vanaf 1 juli II. werd voor de bestuurders het strafbare alcoholgehalte teruggebracht van 1,5 tot 0,8 gram (per liter bloed).



Kraskras door Antwerpen en omgeving

Bron van welvaart, niet alleen voor de gelijknamige provincie maar ook voor het hele land, is Antwerpen tevens een wereldstad die een bezoek overwaard is.

Er is in de eerste plaats de haven die diep het noorden indringt en die een uitzonderlijke attractiepool is voor de hedendaagse bezoeker die hetzij een haventocht maakt per boot, hetzij de goed gesignaliseerde « Havenroute » volgt.

Wat echter een diepe indruk maakt is de rijkdom uit het verleden die straalt uit de talrijke kerkelijke en profane bouwwerken en uit de overvloed aan musea. De kathedraal met haar sierlijke toren naast het stoere Steen, het Stadhuis en de Carolus Borromeuskerk, het machtige Vleeshuis en de St.-Pauluskerk, het Rubenshuis en de St.-Jacobskerk met haar bonkige toren, de binnenkoer van het Plantijnse huis en het St.-Nicolaaspleintje, de gildehuizen en de Madonnabeeldjes aan de hoeken der straten, dit alles is slechts een greep uit het oude stadsbeeld.

Maar de musea spreken nog duidelijker door de verscheidenheid van hun inhoud: het Museum Plantin-Moretus als waarmerk van een groots humanistisch drukkersverleden, het Nationaal Scheepvaartmuseum (Steen) dat de band legt met de oorsprong van Antwerpens rijkdom, het Volkskundemuseum met zijn greep uit het oude volksleven, het Koninklijk Museum voor Schone Kunsten met zijn overzicht van vijf eeuwen schilderkunst, het Rubenshuis dat de sfeer doet proeven van de grote schilder, het Vleeshuis met zijn oudheden, zijn toegepaste kunsten en zijn muziekinstrumenten, en het Openluchtmuseum voor beeldhouwkunst in het heerlijke Middelheimpark. Ook hier kunnen wij slechts enkele parels vermelden. En dan zwijgen we nog van de kunstschatten in de historische kerken.



Het standbeeld van Brabo en de Kathedraal. (Foto C.G.T.)

De diamantnijverheid trekt de lijn van schoonheid door in de edelstenen die uit de talrijke slijperijen komen. Menig bezoeker is geboeid door een bezoek aan de permanente diamanttentoonstelling in het Veiligheidsinstituut.

De Antwerpse Dierentuin heeft een wereldvermaardheid verworven en vele honderdduizenden bezoeken jaarlijks deze attractie die steeds meer innovaties invoert. Het Steenplein bij de Schelde lokt veel volk dat een tochtje wil maken met de Flandriaboten: een Scheldetocht, een havenrondevaart of een bootreisje naar Vlissingen. Kortom Antwerpen, oud en nieuw, Antwerpen knooppunt der E-wegen, biedt ontelbare mogelijkheden.

Men kan b.v. eens een dag wijden aan een bepaald onderwerp. Al gedacht aan het Antwerpen van de parken? Dan moet zeker Middelheim op uw programma staan. De Antwerpse metropool heeft steeds groots en... ver vooruit gezien. Het lag dan ook in de lijn van de verwachtingen dat ze baanbrekend werk zou verrichten door een aan de moderne beeldhouwkunst gewijd openluchtmuseum te creëren. Een levend museum vermits de werken (van Rodin tot op heden) er in een prachtig natuurlijk kader onder de blote hemel geëxposeerd worden. Zelfs als het regent blijft Middelheim een bezoekje waard vermits er een paviljoen is, waarin de niet-weerbestendige stukken werden ondergebracht. Tijdens alle onpare jaren hebben in het Middelheimpark wereldberoemde internationale biënnales plaats.

Of wenst U in het voetspoor van Rubens te lopen? Men kan van hem talrijke werken gaan bewonderen in het Museum voor Schone Kunsten en in de kerken. In de St.-Jacobskerk mag men niet nalaten de Rubenskapel te bezoeken: de middelste grafsteen is die van P.P. Rubens, met zijn heraldisch wapen. Op het altaar prijkt het schilderij « O.-L.-Vrouw met het Kind en Heiligen » van P.P. Rubens, met de gelaatstreken van de schilder (St.-Joris) en zijn beide vrouwen. In dezelfde kapel bevindt zich het monument voor A. Rubens, zoon van P.P. Rubens, door Artus Quellin.

En dan is er het Rubenshuis. Nadat Rubens in 1609 getrouwd was met Isabella Brant, zocht hij een woning zijn bruid waardig. In november 1610 kocht hij een terrein aan de Vaartstraat in Antwerpen, maar hij moest nog 7 jaar geduld oefenen vooraleer er zich te kunnen vestigen. De prachtige woning werd de stomme getuige van het lief en leed van de grote kunstenaar. Daar zagen tal van geniale werken het licht.

Na het overlijden van de Meester, installeerde de nieuwe eigenaar, William Cavendish, hertog van Newcastle, er een rijkschool. Reeds in 1762 probeerde de burgemeester vruchteloos de eigendom voor de stad te verwerven. Zijn opvolgers deden eveneens pogingen in die richting die echter pas met succes bekroond werden in... 1937. Restauratiewerken werden ondernomen en op 21 juli 1946 werd het Rubenshuis opengesteld voor het publiek.

De provincie Antwerpen is al zo rijk aan schoonheden als haar hoofdstad zelf en kan gemakkelijk geëxploreerd worden met de bussen van de N.M.V.B. Ten noorden van Antwerpen strekt zich een lint van gemeenten uit, gelegen op de scheiding van Kempen en Polder. Deze gemeenten hebben hun groei en welvaart te danken aan de rijke oogsten uit de gronden die eens op de Schelde veroverd werden. Hiervan is Ekeren de poort en ook de meest bevolkte gemeente, die de toerist wel wat te bieden heeft: de gotische St.-Lambertuskerk met vernieuwd orgel en heel wat kunstwerken, het park met het 16e-eeuws kasteel Veldwijk (thans gemeentehuis), het cultureel centrum in het voormalig domein « De Bist », waar regelmatig tentoonstellingen gehouden worden, en op de Markt, het eerste standbeeld dat in ons land opgericht werd voor Koning Leopold II.

Dan volgen Hoevenen, Stabroek (typische hoeven, St.-Catharinakerk, het Lassoehof en het «Ravenhof», vroegere verblijfplaats van de familie Moretus-Plantin) en Berendrecht (met eigenaardige Berenpaal, bedevaartkapel, oude dijken, reigerskolonie in Sterrebos). Als laatste gemeente in de rij treft men Zandvliet aan, eens een omwalde vesting door Spinola in 1622 aangelegd en waarvan men de sporen nog terugvindt in de terreinglooiingen rond de kern.

Te Zandvliet werd de bekende schilder N. De Keyser geboren, waarvan in het gemeentehuis en in de St.-Geertruikerk enkele merkwaardige schilderijen te zien zijn. Bij de kerk vinden wij het St.-Geertruiptje, een kopie van de Quinten Matsijspuit te Antwerpen, en op de Markt een versierde ijzeren zuil uit de vroegere Beurs te Antwerpen. Bekend is ook de Martinushoeve met een boerenkamer vol oude gebruiksvoorwerpen, nu rustige eet- en drankgelegenheden. Op landschappelijk gebied is er hier keuze genoeg : Scheideboorden met schorren, polders, heide en bossen.

Kapellen, ontstaan rond de Kapel van Sint-Jacob, op de lange weg naar Santiago de Compostella, waarheen de gelovigen op pelgrimstocht gingen, groeide uit tot een bloeiende gemeente. In het centrum vinden wij de kerk, waarvan het oudste gedeelte uit de 14e eeuw is, de merkwaardige calvarie, de pastorie uit 1771 (voormalig klooster van de bernardijnen) en het park van het vroegere kasteel Beaulieu, nu gemeentepark. Het gehucht Putte vormt een geheel met Nederlands Putte en is een drukke grensplaats waar elk jaar op de tweede zondag van oktober de kermis uitbundig gevierd wordt. Over de gehele gemeente verspreid vinden wij nog vele grote domeinen met fraaie kastelen. Kapellenbos groeide uit tot een grote villawijk met prachtige landhuizen.

Brasschaat, op de drukke verkeersweg Antwerpen naar Breda, bezit sinds 1969 een uniek recreatiecentrum waarop de gemeente terecht trots is en dat een grote belangstelling geniet. Het gemeentepark met zijn kasteel-restaurant, vijvers, dieren- en vogelpark, bezit tussen zijn groene ruimte een groot sport- en recreatiecentrum met olympisch zwembad, duikbad en familiebad, speeltuin, roeivijver en terreinen voor allerlei sporten.

Langs de vele rustige lanen kan men een overvloed van prachtvillia's bewonderen. In het gehucht Maria-ter-Heide bevat de kerk heel wat merkwaardige kunstwerken. Er is het kasteel «De Mik» met zijn arboretum met eeuwenoude bomen. Brasschaat heeft op zijn grondgebied

ook het gekende «Peerdsbos», 153 ha ongerepte natuur. Elk jaar, op de eerste zondag van september, trekt de Internationale Fantasiastoet door de gemeente en lokt massa's kijklustigen.

Veel meer nog treft men in het noorden van de provincie Antwerpen aan. Er is b.v. de Kalmthoutse Heide, de charme van een rijk geschakeerd en waardevol landschap. Met zijn totale oppervlakte van 6316 ha biedt Kalmthout (mooie pastorie uit 1636; typische boerderijen) ongetwijfeld enorme mogelijkheden tot het maken van wandelingen, tot ontspanning in een vrije, nog onbezoedelde natuur. Er is ook nog Essen, aan de Nederlandse grens, met een Heemkundig Museum, zijn «Kiekenhoeve», het «Karrenmuseum», de oude pastorie en het Rouwmoershof.

Oostelijk van Antwerpen liggen de voor de verkenner zeer belangrijke Voorkempempen, met plaatsen als Brecht, Westmalle, Oostmalle, St.-Job-in-t-Goor, Schilde, 's Gravenwezel, Wijnegem en Schoten. Meer zuidelijk van de metropool daagt de nooit genoeg geprezen parel op, nl. Lier.

Conscience, de auteur van zoveel rake en gevoelige natuur- en plaatsbeschrijvingen, had een voorliefde voor deze streek. Hij verbleef te Schilde in 1849 en schreef er zijn schoonste landelijke verhalen. Zijn verlangen naar de beminnelijke dorpen van de Voorkempempen is hem altijd bijgebleven.

Het voorkempisch volk verwelkomt de toerist, zoals het voorheen dichters en kunstenaars heeft onthaald. Gaat er zoals onze schilders van vroeger de charme van deze landschappen ondergaan. Jan Wilden en Lucas van Uden, leerlingen van Rubens, schilderden te 's Gravenwezel; Theodoor Verstraete trok schilderend door dit land en ook nu leven en werken plejaden van schilders en beeldhouwers in de Voorkempempen.

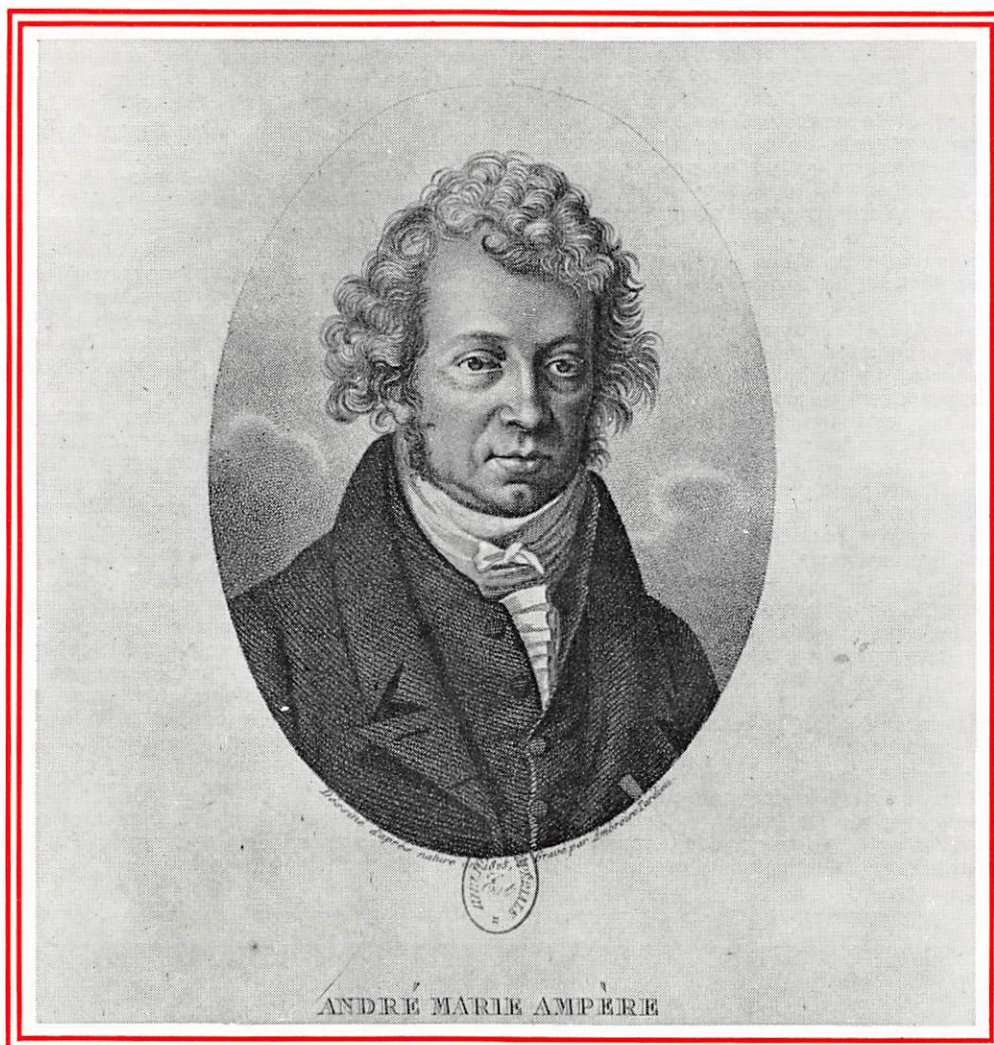
Ca. 10 km. scheiden deze streek van het Antwerps centrum. Antwerpens gouden eeuw, de zestiende, heeft haar stempel gedrukt op het rijkste cultureel en historisch patrimonium van de Voorkempempen, de kastelen en de kasteelparken. Een tiental van deze kastelen zijn nog bewoond door de eigenaars of kregen een sociale of culturele bestemming. Hun domeinen zijn zoveel als natuurreservaten waarvan de huidige toestand nog voor een groot deel van een eeuwenoude gaafheid getuigt.

Antwerpen en omgeving : daar zijn beslist alle mogelijkheden aanwezig om van zijn vrije tijd een factor van culturele verheffing te maken !



De oevers van de Schelde. (Foto C.G.T.)

ANDRÉ-MARIE AMPÈRE WERD 200 JAAR GELEDEN GEBOREN



De heren Volta, Watt, Ohm en Ampère bepalen onder hun vieren de basiselementen waarop de theoretische studie van gelijk welk elektrisch toestel, apparaat of instrument is gesteund.

Zolang de technologische beschaving zal bestaan, zullen hun namen voortleven: vele mensen kennen ze, ook al weet lang niet iedereen wat de basiselementen die hun naam dragen juist betekenen.

Volgende wetenschappelijke definities worden eraan gegeven:

- de ampère is de maateenheid van de elektrische stroomsterkte;
- de ohm is de maateenheid van de elektrische weerstand;
- de volt is de eenheid der elektromotorische kracht d.i. de elektromotorische kracht nodig om door een weerstand van 1 ohm een stroom van 1 ampère te doen gaan;
- de watt is het produkt van de elektromotorische

kracht en de stroomsterkte ($1 \text{ volt} \times 1 \text{ ampère} = 1 \text{ watt}$).

Dit jaar wordt A.-M. Ampère herdacht die, bijna een halve eeuw na zijn dood, op een congres van elektrotechnici te Parijs geëerd werd doordat men zijn naam gaf aan de eenheid van stroomsterkte. Dat eerbewijs was verdiend, want ofschoon Ampères vonden op het eerste gezicht weinig spectaculair lijken, hebben ze toch een ware omwenteling te weeggebracht in de wereld der fysica, en mag hij worden beschouwd als de grondlegger van de elektrodynamica.

André-Marie Ampère werd op 22 januari 1775 geboren in het dorpje Poleymieux-au-Mont-d'Or, niet ver van Lyon. Hij had grote aanleg voor wiskunde en was er zo dol op dat hij op zijn twaalfde jaar was begonnen Latijn te studeren om wiskundeboeken in die taal te kunnen lezen. Verder studeerde hij natuurkunde en scheikunde. Vader Ampère was

onderwijzer en die zorgde ervoor dat zijn intelligente en leergierige jongen een uitstekend onderricht kreeg.

Vader en zoon waren de beste vrienden en de dood van eerstgenoemde was voor de uitvinder een slag die hij karakteriologisch nooit zou te boven komen. Het was dan ook een bijzonder tragische dood. Vader Ampère was een der velen die in de Revolutiejaren werden ge Guillotineerd: hij had zich te goedgegunstig betoond tegenover de aristocratie van Lyon.

De 18-jarige Ampère trok zich op zijn studies terug als troost: hij wijdde zich tegelijk aan de plantkunde, de muziek, de dichtkunst en de wetenschappen. In 1793, het jaar dat zijn vader werd terechtgesteld, had de jongeman reeds een ontwerp van een wereld-hulptaal uitgewerkt, « om de mensen nader tot elkaar te brengen en de vrede te bevorderen ».

Op 26-jarige leeftijd werd hij leraar wiskunde aan het college te Bourg-en-Bresse en schreef hij zijn eerste werk: « Beschouwingen over de theoretische Wiskunde bij het Spel ». Dat was de inzet van een schitterende academische loopbaan. Hij werd docent aan de universiteit te Lyon, later te Parijs, waar hij ook inspecteur-generaal van de universiteit werd. Zijn vele titels en functies waren hem een hinder. De schuwe geleerde voelde zich alleen op zijn gemak in zijn laboratorium. Hij had kunnen dienen als prototype van de « verstrooide professor » en wellicht heeft hij inderdaad bijgedragen tot deze bijna folkloristische oerfiguur: zijn vergeetachtigheid was legendarisch, en zijn naïviteit en melancholie maakten hem ongeschikt tot de sociale omgang. Ook op fortuin was hij niet gesteld: met zeldzame redelijkheid vroeg hij nooit meer dan voor een eenvoudig comfortabel leven nodig was.

Hij bleef evenwel niet van tegenslagen gespaard. Nadat hij begonnen was privé-lessen in wis- en natuurkunde te geven, was hij getrouwd en had hij een betrekking als leraar gevonden te Bourg-en-Bresse, zoals hierboven reeds uiteengezet werd. Hij kon evenwel zijn vrouw en zijn pasgeboren zoon niet meenemen. Dit was des te erger voor hem, omdat zijn vrouw zwak van gestel was en hij haar niet persoonlijk kon verzorgen. Elf jaar na de executie van zijn vader trof hem een nieuwe slag: zijn vrouw stierf in zijn afwezigheid.

Het enige wat voor hem nog telde was de studie. Hij publiceerde teksten over de lichtbreking en de integraal- en differentiaalrekening. In september 1820 maakte hij kennis met de proeven die de Deense fysicus Oersted had gedaan met magneetnaalden en stroomdraden.

De Deen had vastgesteld dat zo'n naald zich dwars op de stroomdraad zet zodra deze door een stroom wordt doorlopen. Het verschijnsel nam echter allerlei vormen aan en een algemene theorie viel er ogenschijnlijk niet uit af te leiden.

Ampère deed Oersteds proeven uitgebreid over en werkte een vernuftige wet uit (die vandaag nog zijn naam draagt), waarbij het complex van verschijnselen logisch werd verklaard. Belangrijker, althans voor de toegepaste wetenschap, was zijn bevinding dat twee gelijklopende stroomdraden el-

kaar aantrekken wanneer de stroom in gelijke richting loopt, en elkaar afstoten wanneer dit in tegenovergestelde richting gebeurt, terwijl hij ook proefondervindelijk vaststelde dat de aantrekkings- en afstotingskracht rechtstreeks evenredig is met de sterkte van de stroom en omgekeerd evenredig met het kwadraat van de afstand.

Hierdoor werden een groot aantal toepassingen met het magnetisme als basis mogelijk. Ampère verklaarde nu ook met het grootste gemak vele elektromagnetische verschijnselen, die de geleerden tot dan toe onverklaarbaar waren voorgekomen. Hij is de uitvinder van de « solenoiden », in de volksmond spoel genoemd: een in veervorm gewikkelde koperdraad. De solenoïde versterkte het magnetische veld merkkelijk, en wanneer er een stuk zacht smeedijzer in de wikkeling werd geschoven, was de kracht verbazend.

Zijn proeven legde hij in twee documenten vast; in 1820 reeds verscheen « Verhandeling over de wederzijdse Aantrekkingskracht van twee elektrische Stroomen », en in 1827 « Verhandeling over de wiskundige Theorie van de elektromagnetische Verschijnselen ». Hij bedacht een elektrische telegraaf, met 24 stroomdraden en 24 magneetnaalden (voor de meest gebruikte letters van het alfabet), maar zo zijn methode beter was dan wat men op dat ogenblik gebruikte, namelijk planken op palen, dan was ze toch omslachtiger en duurder dan wat de Amerikaan Morse zou uitvinden.

Het beginsel van Ampère, waarop de tegenwoordige telegraaf berust, kan als volgt beschreven worden: als men lange koperdraden neemt, dan zou men aan het ene einde de stroom in deze draden kunnen sluiten en het gevolg zou zijn dat een magneetnaaldje, aangebracht aan het andere einde, in beweging zou komen. Op deze manier zou men in staat zijn berichten over grote afstand te verzenden. Zijn idee werd verder uitgewerkt door een Duitser, Wilhelm Weber, die een draad van ongeveer twee kilometer tussen twee plaatsen spande en erin slaagde langs elektrische weg een bericht van de ene plaats naar de andere te sturen. Het systeem van Ampère gaf evenwel aanleiding tot de constructie van allerlei ingenieuze telegrafien. De eer, om het eenvoudigste en meest praktische seintoestel te bouwen, was weggelegd voor een Amerikaanse beeldhouwer, Samuel Morse (1791-1872).

De zuivere technische ontdekkingen van Ampère namen niet al zijn tijd of aandacht in beslag. Filosofie hield hem ook bezig. In 1824 schreef hij: « Filosofische Beschouwingen over de Bepaling van het lichamelijk Stelsel en het Zenuwstelsel bij gewervelde Dieren ». De laatste jaren van zijn leven ondernam hij een werk dat zijn krachten te boven ging: de samenstelling van een encyclopedie die alles moest bevatten wat de mens aan kennis had vergaard. Het was nog onvoltooid toen hij op 10 juli 1836 te Marseille overleed, tijdens een inspectiereis. In zijn geboortedorp Poleymieux werd het huis waarin hij opgroeide een « Ampère-museum » en richtte men voor hem een standbeeld op. Maar zijn grootste monument is natuurlijk de « ampère », die men over heel de wereld op alle mogelijke elektrische toestellen vermeld vindt.

HET PRAATJE

VAN CHEF TRAMBUS

TRAMBUS: Ik stel met genoeg vast, lasser, dat u flink aan het werk bent met inachtneming van alle voorzorgsmaatregelen. Het scherm is er en u draagt de helm, de bril, het schort, de handschoenen en de aangepaste beenstukken om u te beschermen.

LASSER: Laswerken zijn gevaarlijk, chef, dat weet u wel beter dan eender wie. Het grootste gevaar komt van de straling van de lichtboog. Deze kan de welbekende « lasogen » veroorzaken.

T.: Ja, hetzelfde gevaar bedreigt ook helpers, passanten en toeschouwers. Daarom wordt steeds aangeraden de ruimte waar gelast wordt zoveel mogelijk af te schermen tegen de intense lichtstraling.

L.: Om nog van de hitte niet te spreken!

T.: Inderdaad, laswerken brengen ook een grote warmteontwikkeling mee. Hier is brandgevaar aan gekoppeld. Het is dus noodzakelijk het te lassen stuk goed af te schermen van elke brandbare of ontplofbare materie in de omgeving. In enkele minuten kan een heel complex in lichtelaaie staan. De brandrampen in ons land eisen elk jaar een zeer hoge tol aan menselijke miseries, gedwongen werkloosheid en een reusachtig financieel verlies. Een belangrijk deel ervan vindt zijn oorzaak bij onveilige laswerken.

L.: Ja, ik herinner mij dat begin 1974 een hele scheikundige fabriek in de omgeving van Brussel op enkele minuten geheel de prooi der vlammen werd. De oorzaak van de ramp werd toegeschreven aan het uitvoeren van laswerken. En tijdens de zomer van het-

zelfde jaar ontplofte een reusachtige container van petroleumprodukten in de haven van Antwerpen. De container was geledigd. Men voerde er laswerken aan uit toen de ontploffing losbrak.

T.: In dit geval moet men vooraf containers, vaten of leidingen, die chemische stoffen hebben bevat, grondig onderzoeken. Eerst moet men deze zo goed mogelijk laten uitdampen en dan uitspoelen met kokend water dat een detergent bevat. Benzinecontainers moeten volledig geledigd worden, vervolgens goed uitgespoeld met tenminste kokend water en tenslotte gevuld met water tot aan de rand vooraleer men er een lasvlam tegen houdt.

L.: Voor velen lijken deze maatregelen overdreven.

T.: Wanneer het om veiligheid gaat is niets overdreven. Voorzorgen nemen betekent mensenlevens redden en de tijd die men er moet aan besteden is niet verloren.

WIELER- KAMPIOENSCHAPPEN VOOR HET PERSONEEL VAN DE N.M.V.B.

Bij het ter perse gaan van voorliggend nummer van « Onze Buurtspoorwegen », werd op 3-8-1975 het wielerkampioenschap van Brabant te O.-L.-V. Tielt verreden over een afstand van 40 km voor de deelnemers boven de 35 jaar (4000 F prijzen + palm + trui aan overwinnaar) en over een afstand van 60 km voor de deelnemers onder de 35 jaar (6000 F prijzen + palm + trui aan overwinnaar).

Op zaterdag 6 september 1975 zal te Assebroek (Brugge) het wielerkampioenschap van Vlaanderen doorgaan. De deelnemers boven de 35 jaar starten om 14 u., moeten een afstand van 40 km afleggen en kunnen aanspraak maken op 4000 F prijzen met palm en trui voor de overwinnaar. Voor de deelnemers onder de 35 jaar gaat de start om 16 u., bedraagt de afstand 60 km en kunnen 6000 F prijzen (palm + trui aan de overwinnaar) gewonnen worden.

Dit wel druk wielerseizoen wordt dan op zondag 14 september 1975 te Diksmuide besloten met het kampioenschap van België. Het wordt als volgt georganiseerd:

deelnemers boven de 35 jaar: start om 14 u; afstand 40 km; 5000 F prijzen + driekleurige trui en palm aan de overwinnaar;

deelnemers onder de 35 jaar: start om 16 u; afstand 60 km; 7000 F prijzen + driekleurige trui en palm aan de overwinnaar.

Voor de 3 wedstrijden te zamen wordt een puntenklassement opgemaakt met als prijs voor elke reeks, nl. voor de meer en minder dan 35-jarigen, een tinnen schaal. De per wedstrijd, door de twee best gerangschikte renners boven de 35 jaar behaalde punten worden na de 3 wedstrijden samengegeld per stelplaats of per gewest. Het gewest of de stelplaats die het minst aantal punten behaalt, wint de tinnen schaal. Voor de deelnemers onder de 35 jaar wordt deze rangschikking opgemaakt per 3 renners.

AMUTRA

Er werd ons meegedeeld dat het secretariaat van de AMUTRA (Vereniging voor het Trammuseum) verhuisde. Het nieuwe adres luidt thans: Fridtjof Nansenstraat 34-1, 1070 Brussel.

VEILIGHEIDSWEDSTRIJD TUSSEN GROEPEN

Stand der ploegen met meer dan 1.000 dagen zonder ongeval
op 31 mei 1975

	Dagen zonder ongeval
LUIK 10 (Personeel Eupen - Warzée)	4.869
BRABANT 21 (Werkplaats Kuregem)	4.566
NAMEN - LUXEMBURG 4 (Werkplaats Andenne)	4.112
BRABANT 10 (Beweging en onderhoud Ukkel - Overijse)	1.968
WEST-VLAANDEREN 1 (Beweging Assebroek - Diksmuide - Koekelare - Veurne - Zwevezele)	1.485
LUIK 4 (Beweging Omal - Verlaine - Wanze)	1.414