

ONZE BUURTSPOORWEGEN



Een van onze autobussen voor de « St-Vincent »-kerk te Luik. (Foto E. Roels).

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

SEPTEMBER-OKTOBER 1975

30° JAARGANG - N° 178

ERESALUUT AAN DE EERLIJKE VINDERS

Sinds vele jaren publiceert ons ondernemingsblad een rubriek die wellicht niet altijd de gewenste aandacht krijgt. Het betreft hier, zoals de titel van dit artikel reeds liet vermoeden, de eerlijke daden of « Eerlijk duurt het langst ».

In die rubriek worden de namen opgenomen van de personeelsleden die aan hun chef geldsommen of waardevolle voorwerpen overhandigden, gevonden tijdens hun dienst, alsmede het beloop van die bedragen en de aard van de voorwerpen.

Degenen die het nog niet opmerkten of het uit het oog verloren, delen wij mee of herinneren wij eraan dat de gepubliceerde lijst nooit namen van agenten opneemt die bedragen vonden beneden de 500 F. Op een gegeven ogenblik waren wij verplicht tot die maatregel over te gaan omdat de lijst werkelijk veel te lang werd. Over eerlijke mensen bij de N.M.V.B. gesproken! Ons artikel richt zich dus eveneens tot al deze anonieme agenten, wiens verdiensten even groot zijn als die van de in « Onze Buurtspoorwegen » opgenomen personeelsleden.

Wij hebben een inventaris opgemaakt van al wat ons personeel tijdens een jaar (verzameling « Onze Buurtspoorwegen » 1974) gevonden heeft. Wij komen alsdan tot indrukwekkende vaststellingen, hetgeen hierna volgend overzicht aantoont :

- geldsommen voor een totaal van 691.732 F (zonder sommen beneden de 500 F);
- 3 chequeboekjes;
- 5 cheques;
- 9 juwelen;
- 3 radio's;
- 36 uurwerken;
- 65 brievenassen;
- 36 geldbeugels;
- 32 handtassen;
- 4 fotoestellen;
- 3 schrijfmachines; enz.

Onder de geldsommen zijn er 8 die de 10.000 F overschrijden. Het grootste gevonden bedrag beloopt 22.487 F. In totaal hebben 346 agenten geldsommen en voorwerpen afgegeven die in onze rijtuigen of installaties door de eigenaars werden verloren. Deze agenten mogen de voldoening smaken dat zij de personen, die dachten hun bezit voor altijd kwijt te zijn en zich hierover zorgen maakten, gelukkig hebben gemaakt; voor velen immers ver-tegenwoordigde dit bezit een grote, ja soms onvervangbare waarde. Al deze agenten mogen fier zijn over hun daad, want zij strekt hun tot eer en geeft hun recht op de achting van allen.

« Onze Buurtspoorwegen » feliciteert hen van harte, drukt hun zijn bewondering uit en bedankt hen namens al degenen die zij hebben verblijd.

EERLIJK

DUURT HET LANGST

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

ANTWERPEN

Tjalkstraat : Baetens A. (brieven tas + 1.138 F), Van Rumst N. (geldbeugel + 426 F), Adams L. (brieven tas + 3.650 F), Geraerts G. (damestas + 15.400 F), Didelez F. (aktentas + 850 F + allerlei voorwerpen), De Smet A. (geldbeugel + 1.790 F), Cornelis A. (brieven tas + 1.645 F), Lammers G. (brieven tas + 505 F).
Turnhout : Gevers E. (geldbeugel + 2.220 F), Proost A. (brieven tas + 1.080 F), Dierckx F. (brieven tas + 1.590 F).

OOST-VLAANDEREN

Destelbergen : Claus H. (810 F), Bouque W. (1.313 F), Van de Voorde R. (2.152 F), Schiettecatte J. (590 F), Vanderbeken A. (2.200 F).
Gent-St.-Pieters : Van Acker Fr. (1.387 F), Leclair W. (610 F), De Neve D. (2.910 F).
Hamme : Van Olmen O. (1.820 F).
Hofstade : Droesbeke M. (6.882 F).
St.-Niklaas : Aerts R. (4.517 F).

HENEGOUWEN

Bergen : Debay M. (geldbeugel + 8.559 F).
Charleroi : Frisque H. (geldbeugel + 850 F), Bossart M. (500 F).

Jumet : Altruy M. (brieven tas + 800 F), Hardy M. (1.732 F), Oerlemans M. (11.530 F).
Nalines : Scohier S. (geldbeugel + 4.970 F).

Trazegnies : Wittock A. (damesuurwerk).

NAMEN-LUXEMBURG

Aarlen : Collin Y. (brieven tas + 1.000 F).
Dinant : Damilot T. (damesarmbanduurwerk).

Florennes : Crepin N. (1.240 F), Tambour F. (5.500 F).

Florenville : Camus M. (2.400 F).

Forville : Demaerschalk A. (4.750 F).

Havelange : Henrard M. (3.416 F).

Namen : Clausse R. (cassette-recorder), Grandjean L. (533 F), Fayt F. (1.435 F), Delorge A. (uurwerk).

Ohey : Jadot J. (3.408 F).

LUIK

Bitsingen : Jans P. (2.070 F).
Eupen : Vleeschouwer (3.861 F), Leclercq H. (2.760 F).

Omali : Baltus (3.520 F), Dengis A. (3.500 F), Mouton F. (2.407 F), Pasteels V. (1.059 F).

Rocourt : Proesmans (1.120 F), Marx L. (2.432 F + 9.70 FF).

Warzée : Bosse E. (5.150 F + 10 biljetten Nationale Loterij), Balaine R. (1.000 F).

BRABANT

Anderlecht : Mathieu R. (geldbeugel + 3.454 F).

Het Rad : Kieckens H. (brieven tas + 770 F), Van Craenenbroeck T. (geldbeugel + 353 F).

Tielt : Cauwberghs J. (brieven tas + 11.770 F).

LIMBURG

Genk : Leenders M. (armbanduurwerk), Segers P. (1.100 F), Knockaert D. (damesuurwerk).

Hasselt : Leynen R. (620 F).

Koersel : Lathouwers A. (1.625 F).

St.-Truiden : Breels R. (1.557 F), Moeyaerts P. (fotoestel).

Tessenderlo : De Bosscher B. (715 F), Bercx F. (12.070 F + cheque ter waarde van 15.156 F).

WEST-VLAANDEREN

Assebroek : Millecam P. (fotoestel + zakje), Maes C. (fotoestel), Vroman A. (gouden armbandje), Schockaert W. (geldbeugel + 1.012 F).

Kortrijk : Vandamme P. (handtas + 1.155 F), Vanderbruggen A. (geldbeugel + 695 F), Vandeplassche J.P. (geldbeugel + 7.000 F), Vandamme N. (cassette-recorder), Lernout W. (6.600 F), Knockaert G. (597 F), Coopman G. (1.446 F).

Oostende : Vancoillie (brieven tas + 7.031 F), Naessens R. (brieven tas + 1.580 F), Vanhofstraeten K. (brieven tas + 550 F), Nys A. (brieven tas + 636 F), Stafford M. (handtas + 2.711 F), Pilaert M. (brieven tas + 598 F), Ragaert J.P. (handtas + 16.800 F), Cloet M. (handtas + 1.207 F), Vermeulen D. (handtas + 410 DM), Brackx A. (brieven tas + 600 F), Deschacht D. (geldbeugel + 1.170 F), Lejeune J. (handtas + 525 F), Hallemeesch R. (handtas + 1.280 F), Coolsaet F. (brieven tas + 3.060 F), Boedt F. (brieven tas + 1.240 F), Deroo M. (brieven tas + 1.240 F), Van Eessen L. (brieven tas + 100 DM + 300 F), Vandermeirsch E. (brieven tas + 1 pond sterling + 500 F).

Het vertrek met pensioen van de h. Henri Royen, directeur van de Groep Henegouwen



Te Bergen

Op 14 augustus II. bracht het weddetrekkende personeel van de netten van Bergen Centrum - Doornik hulde aan de h. H. Royen naar aanleiding van diens oppensioenstelling. Een belangrijke afvaardiging uit de streek van Charleroi sloot zich bij die plechtigheid aan.

In zijn inleiding beklemtoonde de h. Pourveur, hoofd-ingenieur, de uitdrukkelijke wens van het personeel uiting te geven aan zijn eerbied en erkentelijkheid voor zijn directeur :

Ondanks de hinderpalen, opgeworpen door de verplichtingen eigen aan de functie, ontwikkelen zich soms weinig tot uiting gebrachte gevoelens, die slechts klaar op de voorgrond treden op het ogenblik van het afscheid.

De functie van directeur is geen gemakkelijke opdracht en het hart moet vaak het zwijgen opgelegd worden voor strenge en soms weinig populaire verplichtingen.

Ik weet, Mijnheer Royen, dat U alle te nemen belangrijke beslissingen steeds goed hebt afgewogen en dat U daar altijd uw gevoelens bij betrokken hebt, bewust als U was van de sociale en familiale gevolgen van die beslissingen. (...)

Aangesteld in de stelplaats van Marloie op 1 november 1937, diende de h. Royen zich vertrouwd te maken met de stoomtractie en het hoofd te bieden aan de problemen, eigen aan die exploitatiewijze. De technische vooruitgang deed deze tractiewijze verdwijnen; de spoorauto's en later de autobussen kwamen in de plaats. (...)

Later werd de h. Royen de verantwoordelijkheid toevertrouwd voor de werkplaatsen en onderhoudscentra van de Groep Namen-Luxemburg.

In 1963 werd hij naar de Directie van de Groep Henegouwen geroepen, waar hem een moeilijke en belangrijke taak wachtte.

Inderdaad, benevens de nieuwe aanpassing van het belangrijke elektrische net van Henegouwen, was er de nieuwe opvatting van de verkeerspolitiek die leidde tot de vervanging van de elektrische tractie, lijn per lijn, door autobusvervoer.

Dit ernstig probleem bracht talrijke moeilijkheden, zowel op administratief als op technisch gebied, met zich.

Tevens vereiste de herklassering van het personeel, dat door die omvormingen getroffen werd, delicate beslissingen, want zowel de belangen van de Maatschappij als deze van de professioneel hierbij betrokkenen moesten gevrijwaard blijven.

Daarin is U zeer goed geslaagd.

Vervolgens verleende de h. Pourveur het woord aan Mej. Estiévenart die wegens haar anciënniteit bij de N.M.V.B. de aangewezen tolk van haar collega's was.

Na de financiële toestand van de Maatschappij beschre-

ven te hebben — die van jaar tot jaar verslechterde — vatte Mej. Estiévenart de pogingen van de h. Royen, om de ernstigheid ervan te verzachten, als volgt samen :

Begrijpende dat de strijd om het voortbestaan van de Maatschappij onmiddellijk moest aangevat worden, hebt U uw activiteiten in welbepaalde banen geleid.

Vooreerst hebt U in de mate van het mogelijke de niet-produktieve of overdreven deficitaire kilometers afgeschaft; vervolgens hebt U naar een meer rationele personeelsbezetting gezocht en ten slotte hebt U een bezuinigingspolitiek doorgevoerd.

Nochtans ging, van jaar tot jaar, de druk van de loonsverhogingen op de kosten van materialen en diensten zwaarder wegen, waardoor de strijd onmogelijk en bij voorbaat verloren leek. Dit des te meer omdat de N.M.V.B.-tarieven weinige verhogingen kenden, die geenszins in verhouding met de flink oplopende uitgaven lagen.

Ondanks alles, met uw bekommernis voor de staatsgelden, hebt U de strijd voortgezet ten einde de verslechtering van de financiële toestand zoveel mogelijk in te dijken. U was er immers van overtuigd dat de staats-tussenkomst geen verspilling rechtvaardigt. Wie kan zeggen hoe de toestand zou geweest zijn zonder uw nooit aflatende inspanningen? (...)

Nochtans hebben uw drukke bezigheden U nooit belet aandacht te besteden aan uw personeel. Voortdurend stelde U belang in de gelukkige en ongelukkige gebeurtenissen in ons familieleven, waarvoor wij U zeer erkentelijk zijn.

Na aan zijn directeur een gelukkige oppensioenstelling gewenst te hebben, schonk het personeel hem een mooie aquarel en een stijlvolle pendule. In een zeer sympathieke sfeer werd het glas geheven, waarmee de afscheidsplichtigheid een einde nam.

Te Charleroi

Op 18 augustus verliep een dergelijke ceremonie te Charleroi, in aanwezigheid van een afvaardiging van Bergen.

De h. Monoyer, dienstchef, nam er het woord :

Wij zijn hier bijeen om iemand onder ons, die het einde van zijn loopbaan bereikte, geluk te wensen. Het is met een zekere bedoeling dat ik me veroorloof te zeggen « iemand onder ons ». Inderdaad, ook al is U de eerste ambtenaar van de Groep, steeds is U, geachte heer directeur Royen, tijdens de 12 jaren die U in Henegouwen doorbracht, erin geslaagd vaak uw graad en bevoegdheden te doen vergeten. Uw hartelijkheid en eenvoud spraken altijd het gemoed aan van uw ondergeschikten.

Nooit hebt U, tijdens de talrijke betrekkingen die U had met uw personeel, nagelaten de mens en zijn familie te zien achter de ondergeschikte.

Na verklaard te hebben hoeveel spijt dit vertrek te Charleroi zal achterlaten, schetste de h. Monoyer het optreden van de h. Royen als volgt.

Uw klaar inzicht, uw grote ondervinding wat administratie betreft, uw enorme technische onderlegdheid hebben van U een « groot directeur » gemaakt.

Aan het hoofd van een Groep die in vergelijking met alle andere Groepen zeker het moeilijkst te besturen is en waarvan de uitgebreidheid en verscheidenheid van het net U zeker veel lasten en inspanningen moeten bezorgd hebben, toonde U zich bekwaam een zware taak te vervullen in een vaak gespannen atmosfeer.

Niemand meer dan U was er om bekommerd aan het publiek, dat wij allen dienen, een dienst van de beste kwaliteit te leveren en dit met de meest zuinige middelen.

De h. Monoyer herinnerde tevens aan de inspanning die de h. Royen leverde voor het weer in goede staat brengen van het Luxemburgs net, dat zwaar beschadigd werd ingevolge de invasie in de Ardennen in 1944. Hij onderstreepte vervolgens de drang naar activiteit en de bruisende levenslust waarvan de h. Royen nog steeds blijk geeft en vond hiervoor volgende kernachtige uitdrukking :

Wij geloven dat U voortaan deze flinke gezondheid en sprankelende vitaliteit zult gebruiken om — indien U het mij toestaat — uw oppensioenstelling in volle werkzaamheid door te brengen.

De h. Monoyer overhandigde hem dan namens het personeel drie prachtige boeken van hoge culturele waarde.

De h. Fohal, die namens zijn diensten sprak, kon de weemoed ingevolge het vertrek van de h. Royen verstoppen achter een humoristische en geestige toespraak en achter een mooi gedicht met als titel « De gepensioneerde ».

Zoals hij gedaan had te Bergen, dankte de h. Royen met ontroering, herinnerde bondig aan zijn loopbaan en wees op de essentiële verschillen tussen de twee exploitatienetten die hij gekend heeft :

- eensdeels, het in Luxemburg weinig dichte net en bestaande uit geïsoleerde centra;
- anderdeels, het zeer dichte en doorlopende net in Henegouwen.

Hij onderstreepte tevens de verschillende aard van de bevolking van deze streken : landbouwers in Luxemburg, werklieden in Henegouwen.

Na de h. Pourveur als zijn opvolger voorgesteld te hebben, wenste hij deze een vruchtbare en bevredigende loopbaan toe.

De h. Royen verheugde zich er over op het ogenblik van het afscheid de tevredenheid van een welgevoeld leven en een zo goed mogelijk uitgevoerde taak te voelen. Hij drukte de hoop uit dat iedereen dezelfde voldoening zou mogen smaken op het ogenblik van de oppensioenstelling. De plechtigheid eindigde in een zeer hartelijke sfeer.



De h. Royen, omringd door de h. Pourveur, hoofdingenieur, en de h. Etienne, ingenieur, luisterend naar de toespraak van de h. Monoyer, dienstchef.

*
**

De h. Royen vertrok met pensioen op 21 augustus 1975, na 38 jaar dienst bij de Nationale Maatschappij.

Geboren op 21 augustus 1910 te Engis, bekwam hij in 1933 het diploma van burgerlijk mijnningénieur aan de Universiteit van Luik. Hij debuteerde bij de « Usines Thiriard » te Luik en trad op 1 november 1937 in dienst bij de N.M.V.B.

Hij werd aangesteld als ingenieur in de Exploitatiegroep Luxemburg, waar hij spoedig alle diensten bestuurde. Na het Duitse offensief einde 1944 onderscheidde hij zich bijzonder om, met schaarse middelen, de tijdens de vijandelikheden vernielde kunstwerken te herstellen.

In 1949 werd hij benoemd als e.a. ingenieur-dienstchef en in 1957 werd hij tot hoofdingenieur bevorderd.

Op 1-1-1963 werd hij naar de Groep Henegouwen als adjunct van de h. Kennes, directeur, overgeplaatst en werd hij bevorderd tot hoofdingenieur-dienstchef. Het is in de Groep Henegouwen dat hij volop zijn talenten als man van de daad en als gevoelsmens ging tentoonspreden.

Tijdens zijn zitting van 15 september 1965 duidde de Raad van Beheer hem aan om de Groep Henegouwen te leiden en benoemde hem directeur, in opvolging van de h. Kennes.

Wij maken aan de h. Royen onze beste wensen over voor een lange en gelukkige oppensioenstelling.

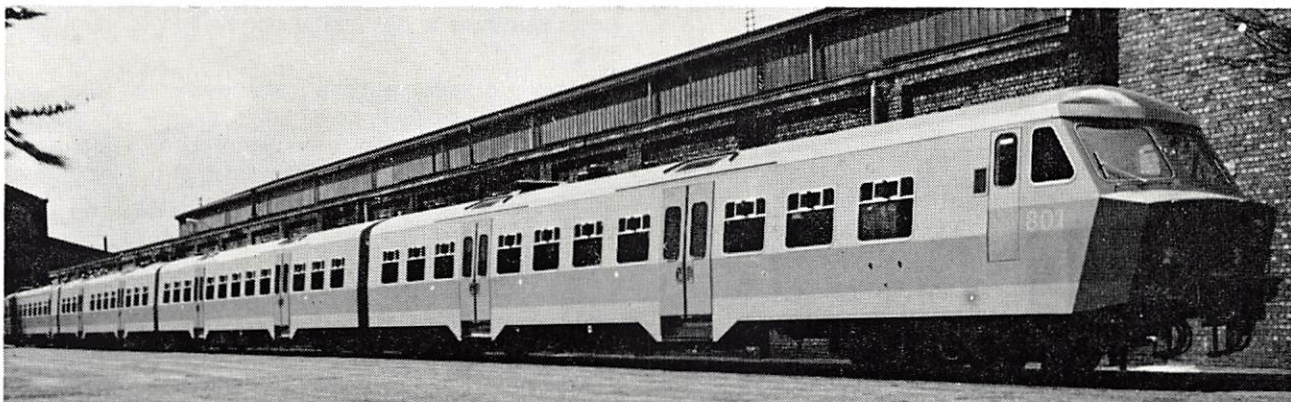
De h. Pourveur, hoofdingenieur, benoemd tot groepshoofd van Henegouwen

Tijdens zijn zitting van 2 september 1975 heeft de Raad van Beheer de h. Pourveur tot groepshoofd van Henegouwen aangeduid, in vervanging van de h. Royen, directeur, die met pensioen ging.

De h. Pourveur trad op 1 juni 1951 in dienst als ingenieur bij de Groep Henegouwen, waar hij zijn ganse loopbaan doorbracht. Hij werd op 1-6-1959 tot e.a. ingenieur-dienstchef en op 1-1-1963 tot hoofdingenieur bevorderd.



VIERLEDIGE ELEKTRISCHE MOTORRIJTUIGEN BIJ DE N.M.B.S.



Op maandag 7 juli II. werd in aanwezigheid van talrijke personaliteiten, waaronder de h. Chabert, minister van Verkeerswezen, het eerste elektrisch vierwagemotorstel van de N.M.B.S. voorgesteld. Onze Maatschappij was op de ceremonie vertegenwoordigd door: de hh. Henrard, directeur van de Technische Diensten, Vanderfaeillie, directeur E.P. en Vervaeet, groepshoofd.

Het motorrijtuig is het eerste van een reeks van 32, die bestemd zijn voor de N.M.B.S. en een belangrijke stap voorwaarts betekenen op de weg naar de modernisering en de verwezenlijking van een meer comfortabel, modern vervoerapparaat. Het is volledig nieuw ontworpen en heeft talrijke technische nieuwigheden op het gebied van snelheid, comfort, veiligheid en vormgeving. De eerste eenheden zullen ingezet worden op het traject Antwerpen - Brussel - Charleroi, een van de drukst bereden lijnen van de N.M.B.S. Op die drukke verkeersader, de eerste geëlektrificeerde lijn van het net, zullen zij het rollend materieel gaan verjongen.

Het nieuwe motorrijtuig, met een lengte van ca. 99 m, biedt 358 zitplaatsen, waarvan 56 in eerste en 302 in tweede klas, en — indien nodig — 140 staanplaatsen, zodat de vervoercapaciteit 500 personen bereikt.

Het volledig treinstel, met een gewicht van 216 ton, heeft een totaal vermogen van 1536 kw en een topsnelheid van 140 km/h.

Veel zorg werd aan het comfort van de reizigers besteed: de afstand tussen de zetels werd met 100 mm verhoogd, zodat meer ruimte aan knieën en benen verschaft wordt. Er is een luchtverwarmingssysteem met gestuwde lucht met 10 verversingen per uur; per compartiment zijn er een temperatuurregeling en een ventilatiesysteem met 30 luchtversingen per uur. Snel en zonder schokken vertrekken en remmen wordt bekomen dank zij een elektrische tractie-uitrusting met thyristoraanloopsturing, waarmee bovendien aan energiebesparing wordt gedaan.

De wagenkast van ieder voertuig is van een bijzonder stevig type; dit werd nagegaan tijdens

een uitgebreide reeks proeven waaronder spannings- en vervormingsmetingen onder druk- en trekkrachten.

De neus van het voertuig werd opnieuw ontworpen en versterkt; zijn nieuwe vorm verzekert beter de veiligheid van de bestuurder. De stuurpost, hoger geplaatst dan bij het vroegere materieel, beslaat de volledige breedte van het rijtuig, wat de zichtbaarheid verbetert en het comfort voor de bestuurder verhoogt.

Aan de rijtuiguiteinden zijn kreukzones aangebracht om de veiligheid van de reizigers nog te verhogen. De ingangdeuren met elektropneumatische bediening zijn van een nieuw type. Zij zwenken bij het openen naar buiten en schuiven dan parallel naast de langswand van het rijtuig. Bovendien zijn deze deuren uitgerust met speciale boorden: indien een reiziger bij het sluiten ervan klem raakt, gaan ze automatisch weer open en dicht zodra de hinder verdwenen is.

Een bredere doorgang werd ontworpen zodat mindervaliden met een rolstoel, dank zij de verplaatsbare hellende vlakken die in verscheidene stations beschikbaar zijn, gemakkelijker in deze treinen kunnen plaatsnemen.

Wat de afwerking van het rijtuig betreft, wordt men door de kleuren aan de buitenzijde — kenmerk van het nieuwe NMBS-materieel — onmiddellijk getroffen: lichtgrijze en oranjekleurige zijwanden en een schaliegrijs dak.

De binneninrichting werd verwezenlijkt met moderne materialen, die voornamelijk gekozen werden voor hun decoratief uitzicht, hun weerstand aan het vuur en de eenvoud van hun onderhoud.

De kleuren van alle binnenbekledingen, waarbij het oranje domineert, werden zo gekozen dat men een harmonieus geheel bekomt. Daartoe dragen ook de dwars geplaatste verlichtingsapparaten bij, met fluorescerende lampen, en praktisch volledig in het plafond ingebouwde beschermkasten, de bekleding van de zitplaatsen, enz.

Het nieuwe N.M.B.S.-materieel is een succes dat door de reizigers ongetwijfeld op prijs zal gesteld worden. We zijn flink op weg naar een resolute modernisering van het openbare transportmiddel!

DE AUTOMATISCHE REMREGELAARS

Zoals wij reeds uiteengezet hebben in het nr. 174 (januari-februari 1975) van « Onze Buurtspoorwegen » gaan onze diensten regelmatig over tot proeven met nieuwe apparaten, toestellen, materialen, enz. Onder de met succes bekroonde proeven — er zijn er vanzelfsprekend die op niets uitlopen — treffen wij die aan met de automatische remregelaars, die een veiliger besturen van onze autobussen mogelijk maken.

De proeven met automatische remregelaars werden bij de N.M.V.B. in 1971 aangevat; toen werd een 15-tal van onze autobussen ermee uitgerust.

De proeven werden van nabij gevolgd en de bekomen resultaten zorgvuldig ontleed. Deze waren zo bemoedigend dat andere rijtuigen ook van automatische remregelaars voorzien werden.

Gezien de bevredigende resultaten van deze proeven werden vanaf aanvang 1974 systematisch automatische remregelaars op onze autobussen aangebracht. Binnenkort zullen ongeveer 1.500 van onze autobussen, op een park van om de 2.300, ervan voorzien zijn. De illustratie bij dit artikel toont een van de thans in gebruik zijnde types van automatische remregelaar.

Waarover gaat het feitelijk? In grote trekken is de automatische remregelaar een door de remzuiger aangedreven hefboom. Bij iedere remming wordt de remvoering tegen de remtrommel gedrukt om het voertuig aan de remwerking te onderwerpen.

De automatische remregelaars verbeteren aanzienlijk de remwerking van onze rijtuigen door voortdurend een onveranderlijke en optimale afstand te verzekeren tussen de remtrommel en de remvoering, wat ook de slijtage van beide moge zijn. Tijdens de onderhoudsbeurten moeten de remmen niet meer met de hand bijgesteld worden om bedoelde afstand binnen de perken te houden nodig voor een doeltreffende remming.

De automatische remregelaar compenseert de slijtage van de remvoering, hetgeen gebeurt tijdens het rijden en zonder menselijke tussenkomst. Dit betekent dat de remmen steeds goed geregeld zijn en dat zij onveranderlijk op dezelfde wijze reageren op het remmaneuver van de bestuurder; dit is belangrijk want onze bestuurders moeten zonder onderscheid alle voertuigen van een stelplaats besturen, volgens de te verzekeren dienst, de dag van de week, enz.

Omdat de speling tussen trommel en voering praktisch voortdurend gelijk is bij ieder wiel, verloopt de remwerking steeds evenwichtig en gelijke-

lijk verdeeld over alle wielen. Deze speling, die niet verandert tijdens de dienst, wordt vooraf vastgesteld voor ieder rijtuigtype in functie van de baan van de remzuigerstang.

De automatische remregelaar draagt dus ongetwijfeld bij tot de veiligheid; de bestuurder beschikt immers steeds over een optimale remcapaciteit, hetgeen van aard is het aantal ongevallen te verminderen.

Mag de automatische remregelaar er dus zijn omwille van de veiligheid, hij is tevens om economische redenen niet te verwaarlozen. Tijdens de periodieke onderhoudsbeurten volstaat het inderdaad de stand van de streep op de remnok na te zien om de graad van slijtage van de voering te kennen.

Tevens is het niet meer nodig de remmen te regelen tussen twee periodische onderhoudsbeurten in, noch tijdens het klein onderhoud, hetgeen voorheen vaak voorkwam, waardoor autobussen uit de dienst moesten genomen worden, met alle tijdverlies eraan verbonden. Daar dit verlies kon ingedijkt worden, steeg ook de rendabiliteit van onze voertuigen.

Tenslotte bekomt men met de automatische remregelaar een meer regelmatige slijtage van de remvoeringen; hierdoor wordt ook hun gebruiksduur verlengd en dalen de aankoopkosten van materiaal.

Tot besluit delen wij nog mee dat de automatische remregelaars sinds verschillende decennia met succes op spoorrijtuigen aangewend worden: locomotieven, metro-treinstellen, trams en wagons.



Om de rijveiligheid te verbeteren en de onderhoudskosten te verminderen.

Een remregelaar. (Foto SAB).

WIELERKAMPIOENSCHAPPEN VOOR HET PERSONEEL VAN DE N.M.V.B.

KAMPIOENSCHAP VAN BRABANT

Het wielerkampioenschap van Brabant dat op 3 augustus II. te O.L.V.-Tielt werd verreden, werd een succes voor de inrichtende agenten van Tielt.

Zij werden beloond voor hun inspanningen en hun samenwerking. Er kwamen niet minder dan 55 deelnemers opdagen, er was veel zon en een massa supporters was opgekomen.

In de reeks boven de 35 jaar was de strijd spannend tot op het einde. De plaatselijke favorieten, Brams Frans en Cockaerts Raymond, waren de bedrijvigsten, doch wanneer er gespuurd werd, toonde Roels S. zich een volle lengte sneller dan de kampioen van België 1974, Farazijn Etienne. Roels werd als eerste Brabander bekroond tot kampioen van Brabant 1975.

In de reeks onder de 35 jaar bleef alles gegroepeerd tot ongeveer half wedstrijd. Toen kwam Farazijn Gilbert zijn nummertje opvoeren. Hij begon aan een solovlucht. En ondanks alle inspanningen van Andries en Meulemans vergrootte hij zijn voorsprong tot 3 min. De spurt voor de 2e plaats werd gewonnen door Van Damme die, als 1ste Brabander, de kampioentruif van Brabant mocht aantrekken.



Rechts, de overwinnaar G. Farazijn, en links, de kampioen van Brabant, Fr. Van Damme.

KAMPIOENSCHAP VAN VLAANDEREN



H. Roels, kampioen van Vlaanderen bij de « meer dan 35-jarigen ».

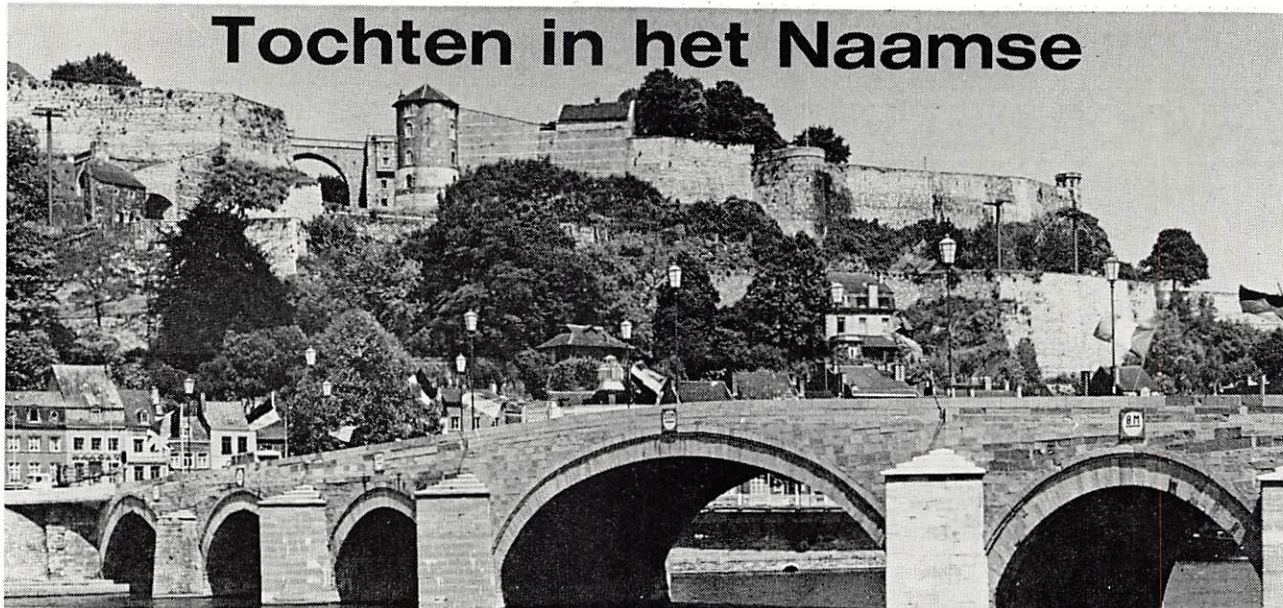
(Foto Brugsch Handelsblad).

Het kampioenschap van Vlaanderen werd op 6 september II. te Assebroek verreden.

Van bij de start waren de deelnemers van « boven de 35 jaar » in een echte snelheidswedstrijd gewikkeld. Balcaen, De Gasperi en Moerman trachtten met talrijke demarrages de 31-koppige groep uit mekaar te rukken. Zij slaagden daar maar gedeeltelijk in. Immers een groep van 20 renners bood zich aan voor de vinnige eindspurt. H. Roels (Asse) werd winnaar en kampioen van Vlaanderen. Hij legde de afstand van 40 km af in 59 min.

De wedstrijd voor de « minder dan 35-jarigen » werd eveneens tegen hets tempo verreden. Na de start van 38 renners was het onmiddellijk aanvallen geblazen door E. en J. Farazijn, Y. Bilaey, L. Boone, R. Meesschaert, P. Crapez, e.a. Al deze ontsnappingspogingen konden niet verhinderen dat 31 renners samenbleven tot 3 ronden voor het einde. Dan kon L. Andries 200 m voorsprong nemen. Maar in de voorlaatste ronde haalde E. Farazijn (Diksmuide) hem in, klopte hem in de spurt en werd kampioen (de 60 km in 1,23 u.).

Tochten in het Naamse



Namen: de Citadel. (Foto C.G.T.).

Namen, dat met zijn voorsteden 60.000 inwoners telt en hoofdstad is van de gelijknamige provincie, is schilderachtig gelegen aan de samenvloeiing van Maas en Samber en aan de voet van een heuvel waarop zich de citadel verheft, die de stad en de omgeving beheerst.

Door zijn gunstige, strategische ligging was Namen voorbeschikt om te dienen als militaire basis. Reeds de Galliërs en de Romeinen hadden hier hun nederzetting. Was Namen in de 9e eeuw nog een dorp, in de 10e en 11e eeuw groeide het uit tot stad en hoofdplaats van het gelijknamige graafschap. In de 12e en 14e eeuw kreeg de stad haar muren en torens, waarvan nog enkele delen bewaard zijn gebleven. De ontmanteling vond plaats in 1866.

Vooraf in de 17e en 18e eeuw werd Namen meermaals belegerd. Het bekendste jaartal in zijn krijgsgeschiedenis is 1692, toen de stad door Lodewijk XIV werd belegerd en ingenomen. Drie jaar later heroverde Willem III van Oranje de stad op de Fransen. De Nederlanders herbouwden in 1817, toen België nog tot de Nederlanden behoorde, de op de rotsachtige heuvel boven Namen gelegen citadel (oorspronkelijk uit 1640) en restaureerden de torens en burchten die tot het complex behoorden.

Thans is Namen een druk bezocht toeristencentrum, waar men op allerlei aangename manieren zijn geld kwijt kan. Er is een casino, een schouwburg, er zijn bioscopen en musea en talrijke andere toeristische attracties zoals de « téléferique » en het « Parc des Attractions ».

De oude stad Namen ligt op de linkeroevers van de Maas en de Samber en wordt door deze rivieren aan drie zijden beveiligd. De voornaamste gebouwen en huizen van de stad liggen gegroepeerd rond de « place d'Armes » en de « place St-Aubain ». Aan de « place St-Aubain » staat de kathedraal St-Aubain, een fraaie koepelkerk (1763) in classicistische stijl van de Italiaan Pizzoni. De kathedraal heeft een zeer bezienswaardig interieur en in de nabijheid staat een toren uit de 13e eeuw van de vorige kerk, waarin men een carillon aantreft, bestaande uit 50 klokken. Rechts van de kathedraal, in een bijgebouw (place du Chapitre), is het « Musée Diocésain » gevestigd, met de kerkschat van de St-Aubain en een verzameling edelsmeedkunst, ivoor en beeldhouwwerk.

Ten zuiden van de « place St-Aubain », in de « rue J. Saintraint », bevindt zich het « Musée de Croix ». Het gebouw en het interieur zijn uitgevoerd in Lodewijk XIV- en Lodewijk XV-stijl. Er is een collectie schilderijen, aquarellen, gouaches en houtskooltekeningen. In de « rue du Collège » staat de kerk Saint-Loup (1645) van het Jezuïetencollege. Bij de « place d'Armes » bevinden zich

de torens Marie Spilar en St-Jacques, die deel uitmaakten van de derde versterkte ringmuur om de stad en dateren van de tweede helft van de 14e eeuw.

Noordelijk van het plein ligt het theater. Hier links, in de « rue Julie Billiard », bezoekt men het « Maison des Sœurs Notre Dame », met rijke en zeer bezienswaardige kunstschaten, voornamelijk meesterwerkjes van edelsmeedkunst van de middeleeuwse monnikkunstenaar Hugo d'Oignies. In de « rue du Fer » treft men het stadhuis aan en het « Hôtel de Gaiffier d'Hestroy », een fraai 18e-eeuws gebouw, waarin het « Musée des Arts Anciens du Namurois » is ondergebracht.

Van de « place d'Armes » zuidwaarts gaande, komt men in de « rue du Pont » waarin men dicht bij de Samberbrug de oude vleeshallen (1560) met het « Musée Archéologique » aantreft. Het museum is een van de voornaamste in België wat betreft prehistorische, Gallo-Romeinse, Merovingische en middeleeuwse verzamelingen. Er werden immers in Namen en omgeving vele vondsten gedaan. Over de Samberbrug gaat men naar de andere oever, waar men het dalstation van de « téléferique » bereikt die langs de citadel naar het kasteel gaat. De zweefbaan stijgt 125 m hoog. Vanuit de cabines heeft men fraaie uitzichten op Namen, het Maas- en Samberdal. Te voet, per auto of per NMVB-bus (lijn 3) kan men ook naar de top. De bus daalt daarna af langs het Casino en de Maas naar de stad. Te voet kan men ook afdalen langs de « route Merveilleuse », die leidt langs de Citadel en het « Château des Comtes » met het Museum voor wapens en militaire geschiedenis en, in de donjon, een keramiek-atelier. Op de Citadelheuvel heeft men dan de gelegenheid gehad de « Chapelle Ste-Thérèse », het « Fort d'Orange », het Park met een openluchttheater, het Bosmuseum (flora en fauna uit de Ardennen) en het Attractiepark te bezichtigen.

Talrijke tochten per bus, trein en boot zijn vanuit Namen mogelijk. Er is immers in de provincie zelf zoveel te ontdekken. Alleen al in de directe omgeving van Namen en in de schilderachtige dalen van de Maas en de Samber zal de natuurliefhebber veel naar zijn gading vinden. We moeten ons daarom beperken tot enkele suggesties.

Men kan bv. op kastelentocht gaan. In dit geval moeten beslist Annevoie, Spontin, Veves en Laxaux-Sainte-Anne bezocht worden. Annevoie ligt halverwege Namen - Dinant, waar de Maas een grote bocht maakt. Het kasteel aldaar heeft onvergetelijke tuinen, in 1758-1775 door Ch.-A. de Montpellier aangelegd in de stijl van die te Versailles.

Men vindt er fraaie waterpartijen (bronnen, kanalen, watervalletjes, fontein en vijvers met forellen) en vele soorten bloemen.

Spontin is gelegen in de schilderachtige vallei van de Bocq, een zijriviertje van de Maas, en heeft minerale en drinkwaterbronnen. Het oorspronkelijk slechts uit een vierkante toren bestaande feodale kasteel van Spontin werd in 1622 in de huidige vorm, vier gedrongen ronde torens, herbouwd. Het zeer bezienswaardige interieur van dit aardige, doch kleine kasteel werd in later eeuwen gerestaureerd. Hoewel het nog bewoond wordt, kan men het onder geleide bezichtigen.

Op 7 1/2 km ten noordwesten van Spontin ligt het oude schilderachtige dorpje Crupet in een heuvelachtige streek. Er is een oude kerk, een eeuwenoude linde en in een vijver een zeer merkwaardig kasteel uit de 14de eeuw. Spontin en Crupet dienen als uitgangspunt voor mooie wandelingen.

Voor het kasteel van Veves moet men naar Celles-Gendron, aardig gelegen boven het dal van de Lesse ten oosten van Dinant. De zuivere romaanse Maastrandse stijl van de kerk te Celles vraagt veel bewondering. Op 2 km afstand ligt het kasteel van Veves uit de 15de eeuw, gebouwd op de grondvesten van een gebouw uit de 13de eeuw in de vorm van een vijfhoek met vijf ronde torens. Van jongere datum (1894) is het kasteel van Miranda of Noisy in Engelse, neo-gotische stijl. Enkele km ten noorden van Celles ligt Foy-Notre-Dame waar de bezienswaardigheid de barokke kerk uit 1623 is. Het plafond is voorzien van 145 schilderijen, in Rubensiaanse stijl, op hout.

Lavaux-Ste-Anne geniet bekendheid om zijn in goede staat bewaard gebleven kasteel uit de 14de eeuw, dat omringd is door het water van de Wimbe. In de 17de eeuw werd het aanzienlijk gerestaureerd. Er is een beroemd jachtmuseum in ondergebracht.

Naast een kastelentocht kan men ook een kerken- en abdijenroute in de provincie Namen volgen. Verder zijn er vele toeristische routes en wandelwegen uitgestippeld. De « Fédération du Tourisme de la Province de Namur, rue de l'Hôpital, 3, 5000 Namur » kan u hierin wegwijs maken. Op aanvraag maakt deze toeristische dienst u in meerdere talen opgestelde folders en brochures over.

Lukraak willen we hier nog, bij wijze van besluit, enkele interessante plaatsen vermelden.

Er is b.v. Marche-les-Dames met een klooster, het « Château Arenberg », thans opleidingscentrum voor commandotroepen, en een nationaal park. Bij het beklimmen van de rotsen aldaar maakte koning Albert I op 17 februari 1934 een dodelijke val. In de « rots van de koning » is een bronzen gedenkplaat gemetseld en aan de voet is een kapel gebouwd.

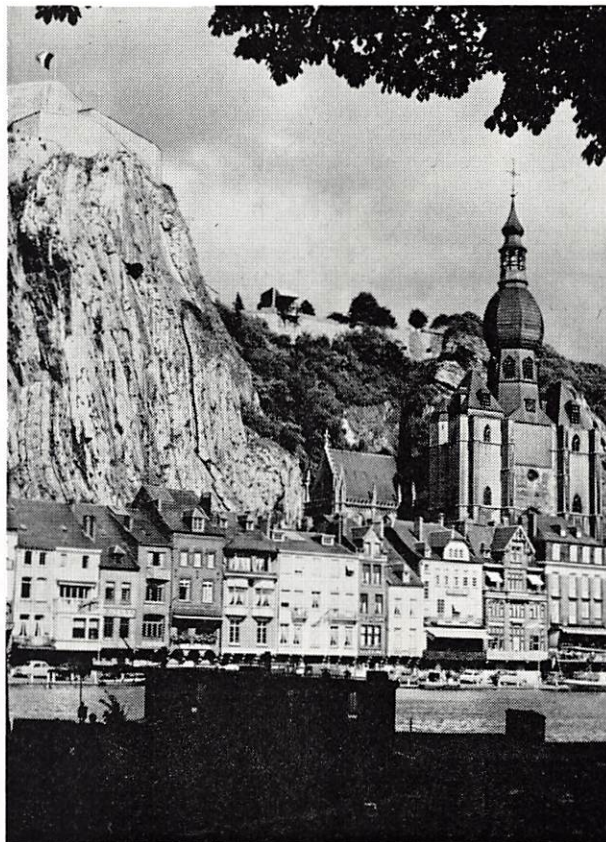
Er is ook Wépion. Tijdens de Franse Revolutie werd er het klooster verwoest, maar in 1860 werd in het park een kasteel in neo-renaïssancestijl gebouwd. Tegenover Wépion, op de rechter Maasoever, liggen de rotsen van Néviau, die s'avonds verlicht zijn. Vergeet vooral niet het interessante « aardbeienmuseum » te gaan bezoeken.

Er is ook de beroemde abdij van Maredsous, maar er is vooral Dinant. Dit mooie stadje verdient meer dan een dag oponthoud, met zijn citadel, mooie panorama's, de steile rotswand die verrijst achter de huizenrij, zijn voorhistorische spelonk, zijn kabelspoor, de mooie « Dinanderies » (fijngedreven koperwaren) en de beroemde « Rocher Bayard » die herinnert aan een episode uit het epos « De vier Heemskinderen ». Verder is er de grot « La Merveilleuse », die elektrisch verlicht is en prachtige druipsteenformaties bevat.

De provincie Namen is bij uitstek een gebied dat men bezoekt om zijn natuurschoon en vanwege een grote rijkdom aan cultuurmonumenten. Men moet ze dus streek per streek verkennen. Hierbij kan ons uitgebreid N.M.V.B.-busnet grote diensten bewijzen.

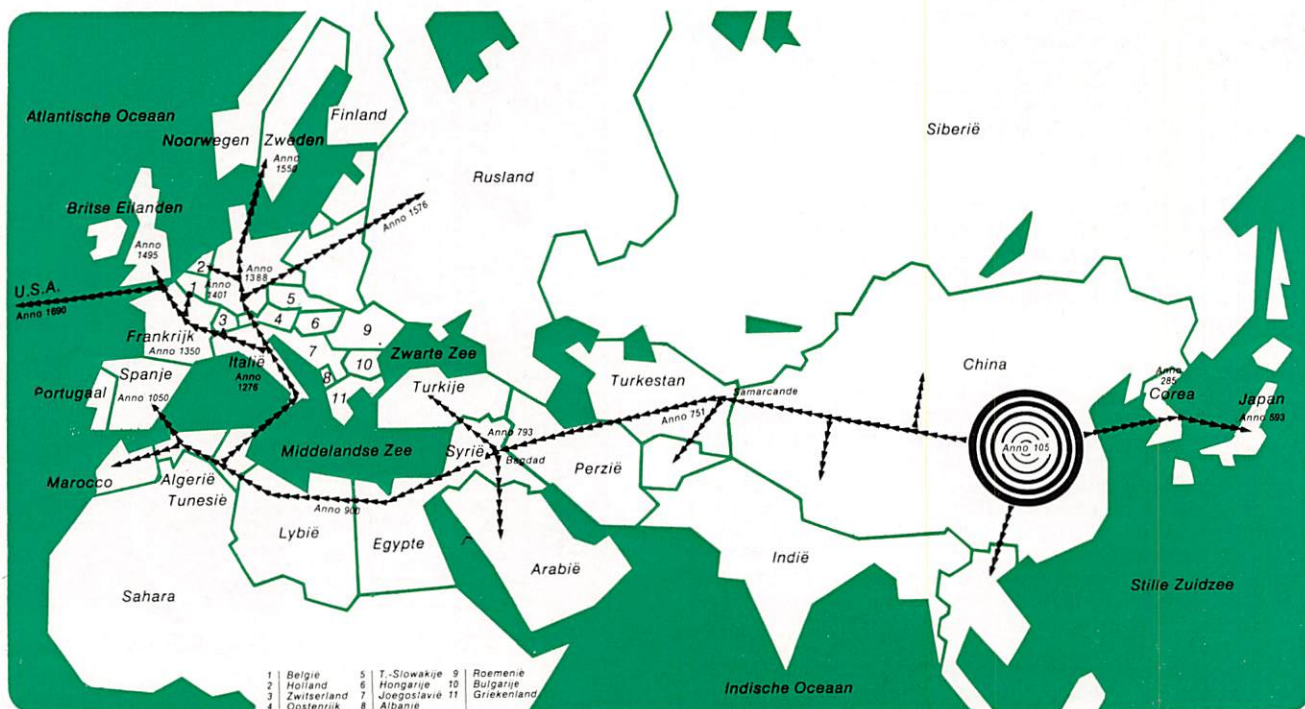


Spontin : het kasteel (Foto C.G.T.).



Dinant : Citadel en kerk. (Foto C.G.T.).

HET PAPIER



De weg van het papier. (Foto Papeteries de Belgique).

Ons schrijfgereedschap heeft een lange weg achter zich, eer het zijn huidige vorm aannam. Men hamerde met beitels in steen, ritste met ertstenen op houtblokken, schilderde met natuurlijke kleuren op perkament en gebleekte houtplaten. Palmbladeren («blad» betekent heden nog een afzonderlijk stuk papier) en boomschors werden tijdens de oudheid met spitse griffels geritst. In Griekenland noemde men deze metalen griffels «stylo».

Rond het jaar 3300 v.C. maakten de Egyptenaren uit het merg van een in de Nijldelta groeiende plant, die wij als papyrus kennen, een brijachtige massa, die gedroogd en dan als schrijfpapier gebruikt werd. Uit het woord «papyrus» ontstond het begrip «papier». Men beschilderde deze bladen met fijne penselen.

Tijdens de Romeinse Keizertijd werd het papyrus verdrongen door het perkament, dat lang in Europa in gebruik bleef.

Het gewone papier, zoals men het nu gebruikt, is een zeer oude Chinese uitvinding. Reeds in het jaar 105 n. Chr. ontdekte Tsai-Lun hoe men uit de schors van de moerbeiboom, uit bamboestengels en hennepplanten een vezelbrij kon verkrijgen die, na verdunnen in water, afscheppen en filteren, persen en drogen, waardevol schrijfgereedschap leverde. Zijn volk bewaarde de

geheimen der fabricatie zo zorgvuldig, dat de Arabieren ze pas in de 8ste eeuw via Chinese krijgsgevangenen konden achterhalen.

De Arabieren waren naar het oosten opgerukt en hadden in 749 bij Samarkand (thans Russisch Centraal-Azië) de Chinezen een beslissende nederlaag toegebracht. Hun eerste papierfabriek werd meteen in Samarkand gevestigd, waar goed bruikbare gewassen groeiden. Kalief Haroen al Raschid, bevorderaar van kunst en wetenschap, was ook een groot voorstander van een krachtige industrie. Onder zijn stimulerende leiding ontstond in 793 de eerste papierfabriek in de Iraakse hoofdstad Bagdad, waar als grondstof voornamelijk lompen werden verwerkt.

De nieuwe kennis verspreidde zich van daaruit verder naar Egypte en Noord-Afrika, ja zelfs tot in Zuid-Europa. In onze Westerse landen zou de kunst van het papiermaken echter pas door de kruistochten goed bekend worden. De eerste papiermolen waarvan in de Zuidelijke Nederlanden melding wordt gemaakt, is die van Zeevenborren (St.-Genesius-Rode), die in 1401 in bedrijf was. Dan volgde Hoei in 1405.

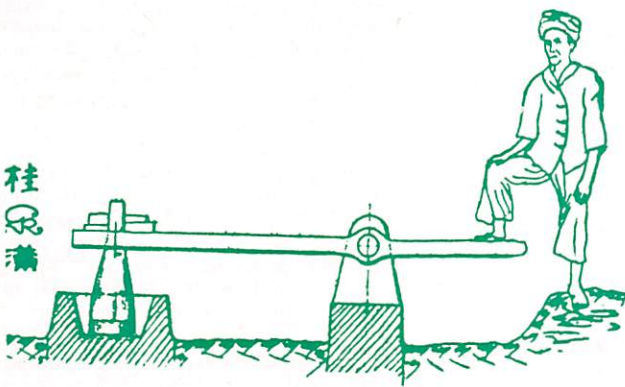
Maar toch waren de Arabieren ons flink voor. In onze hedendaagse ogen mag het ongelooflijk schijnen maar een feit is het dat zij in 900 reeds luchtpostpapier maakten en verhandelden.

Het was vliedsun papier, gebruikt om spoedeisende berichten door de lucht per postduif naar dichtbij en verre streken door te geven. En terwijl in de Karolingische rijken bij vaak overvloedige maaltijden hofdignitarissen het geheel gewoon vonden hun mond aan het tafellaken af te vegen, bedienden de Chinezen zich voor dat doel van vingerdoekjes, voor eenmalig gebruik, uit papier.

In Europa stond gedurende eeuwen Frankrijk aan de spits. Het was in dat land dat de papierfabrikanten hun voortreffelijkste producten voortbrachten en dat de papierhandel een nergens geëvenaarde bloei kende. In het beboste berglandschap rondom Ambert treft men talloze snelle beken aan. Het was dus een ideale streek voor de papiermaker die moet kunnen beschikken over een overvloed van zuiver, helder water en die bovendien de mechanische kracht verkregen door de stromende beek benutten kan voor het fijnmalen van de lompen. Geen wonder dat in de 16e eeuw te Ambert nagenoeg 300 papiermolens geteld werden!

Een enkele, de oudste en meest bekende, staat nu nog, in de Val de Laga, overeind. Het is de molen Richard de Bas, waarvan de oorsprong minstens teruggaat tot 1326 en die pas uitviel in 1934, toen de enige bewoonster, de bejaarde dochter van de laatste meester-papiermaker, door de dood verrast

桂
泉
滿



De primitieve kunst van het papiermaken. Type van oude stamper.

werd. Dank zij een schare bewonderaars van het verleden en liefhebbers van echt handgeschept papier, die de oude gebouwen aankochten en restaureerden, kon de molen tien jaar later opnieuw tot leven gebracht worden. Vandaag vervaardigt men er weer het papier, juist zoals dat in de middeleeuwen geschiedde.

De fabricatie begint met de schifting van de lompen: witte voor wit papier en gekleurde voor gekleurd papier. De lompen worden in stukken gesneden en komen vervolgens in de lompenkuipen terecht: grote stenen kuipen uit één blok gehouwen en waar fris beekwater door stroomt. De doorweekte lompenmassa wordt er verder versneden, losgetornd en tot vezelbrij geklopt. Het is een zwaar houten hamerwerk, gedreven door het waterrad, dat ongenadig op de lompen beukt tot er niet meer dan een waterige oplossing van vezels overblijft: het papierdeeg.

Het papierdeeg wordt in een kuip gegoten die ongeveer 1500 liter kan bevatten. Een «schepper» schept dan met zijn schepraam of vorm — een fijne geelkoperen zeef, op een rechthoekig raam bevestigd — zoveel papierdeeg als nodig is voor de gewenste dikte van het te maken vel. Het water zakt door de zeef. De vezels worden behoedzaam heen en weer geschud, zodat ze gelijkmatig verdeeld en goed vermengd worden. Vervolgens overhandigt de schepper de vorm met de erop liggende laag aan de «koetsier» of «aflegger». Deze drukt aan een kant op de vorm zodat de deeglaag ervan loskomt en op een vilt kan worden overgenomen. Ze wordt bedekt met een tweede vilt waarop dan weer een nieuwe deeglaag komt, en zo verder totdat een hoop van honderd deeglagen rust tussen 101 viltten.

Deze stapel, die men in Frankrijk de «porse» noemt, wordt tussen houten planken onder de papierpers gelegd om uitgeoetst, dit is uitgeperst te worden. De uitgeoefende druk verwijdert niet alleen veel water, maar herleidt tevens de «porse» tot een derde van zijn oorspronkelijke hoogte.

Dan worden de vilt- en papiervellen van mekaar gescheiden, waarna het papier naar de droogplaats gebracht wordt. Na het drogen komen de vellen in de sorteersaal terecht, waar zij stuk voor stuk nog eens zorgvuldig worden nagekeken voordat ze aan de drukkers worden geleverd. Niet voor niets dra-

gen zij het aloude watermerk van Richard de Bas: een hart met twee horizontale dwarsstrepen.

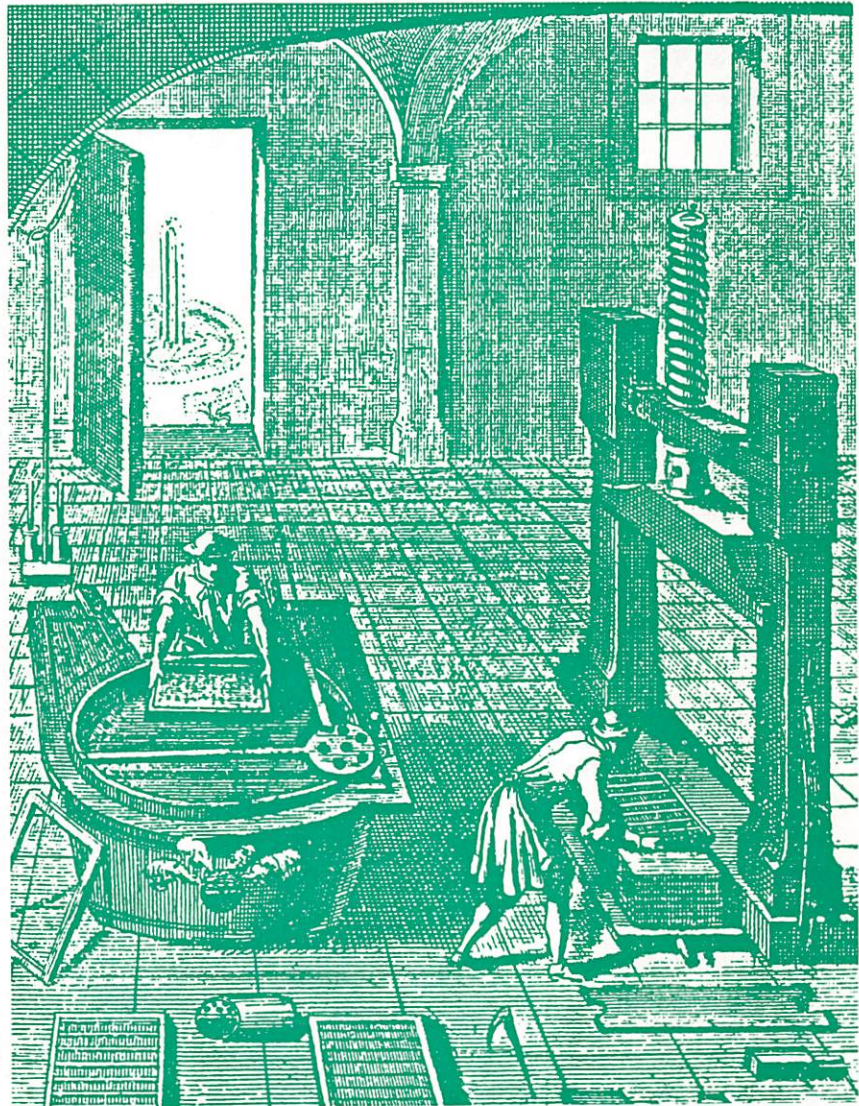
Zulk watermerk wordt verkregen door een dunne messingdraad in vorm van de tekening in de zeef van het schepraam in te weven. De aanwezigheid van deze uitspringende draad veroorzaakt een plaatselijke verdunning van

de geschepte laag papierdeeg. Wordt het klaar gekomen papier tegen het licht gehouden, dan vertoont zich de tekening als een dunne, doorschijnende plaats.

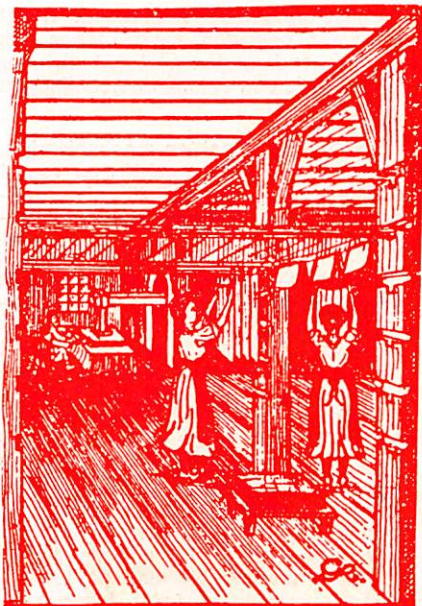
Van 1840 af brachten mechanisering, nieuwe chemische procédés en vooral de aanwending van houtsljijf als grondstof, in de papierwereld een omwenteling teweeg.

Het was de Duitse arbeider Keller die in 1843 een middel vond om gemakkelijker en goedkoper papier te vervaardigen uit hout. Het zwaartepunt der papierproductie verschoof toen naar de Verenigde Staten en Canada.

Vanzelfsprekend was ook de ontwikkeling van het andere schrijfgereedschap niet blijven stilstaan. De Italiaanse schilders gebruikten tijdens de 14e eeuw stiften om te tekenen en broodkruimels als gom. In het jaar 1664 vervaardigde men in Cumberland grafietstiften, die spoedig als «pottloden» Europa veroverden. Later legde men deze dunne stiften in een holle ruimte in een staafje cederhout, om de vingers niet te bevuilden. In 1775 schiep Conté



Werkplaats met kuip en pers in de 15de eeuw. (Foto Papeteries de Belgique).



Het drogen van de vellen papier.
(Foto Papeteries de Belgique).

de mogelijkheden voor een goedkope massavervaardiging van potloden.

Sedert 1650 kent men de inkt. Ook zegellak is geen uitvinding van onze tijd; ten tijde van Cesar werden alle ambtelijke brieven (« brevis » genoemd, waaruit ons woord « brief » afgeleid werd) met een hard wordende bijenwas gesloten.

De Engelse chemicus Joseph Priestley raadde in 1770 aan om voor het uitwissen van fouten in potloodtekeningen stukjes gummi te nemen. Hij liet dit idee patenteren en begon zelf met de fabricatie van potloodgom. Vijf jaar later kostte in Parijs een « negerhuid » — zo noemde men het zwarte gummi — vier franken.

Reeds in de 16e eeuw schreef men belangrijke documenten met metalen pennen. Doch in 1818 kostte een goede metalen pen nog 5 tot 10 gulden. De pen uit een ganzeveer vervaardigd, bleef echter nog lange tijd in gebruik. Er waren te veel voordelen aan verbonden : gemakkelijk te krijgen en zeer goedkoop. In 1828 vervaardigde Gillot uit Birmingham stalen pennen langs

mechanische weg. Twee jaren later kwam Perry op het idee om de pennen te voorzien van een gaatje en een spleet uitlopend naar de punt, zodat ze buigzamer werden. In deze vorm bleef de pen tot in onze tijden.

Hoe goedkoper het papier werd, hoe meer men het gebruikte. Weldra ging het schrijven met potlood of pen niet meer snel genoeg; ook was het schrift niet altijd goed leesbaar. Men begon aan een machine te denken, die het schrijven zou vergemakkelijken.

Reeds in 1714 bouwde Mill in Engeland een merkwaardige schrijfmachine, waarmede hij overal uitgelachen werd. In 1855 had men reeds enige vooruitgang gemaakt, en in 1867 bouwden Sholles, Soulé en Gliddon de eerste praktisch bruikbare schrijfmachine, die zeven jaar later door Remington in serie vervaardigd werd.

De evolutie gaat verder. Waarschijnlijk zullen onze afstammelingen lachen met de « primitieve » middelen van onze tijd.

26e WEEK VAN DE 3e LEEFTIJD

De « Week van de 3e leeftijd » gaat dit jaar door van 9 tot 16 november e.k. Zij heeft als thema : « de integratie van de 3e leeftijd » en voert de slogan : « jong, volwassen, oud, bouwen samen een evenwichtige maatschappij ».

Zij stelt de totstandbrenging voor van nieuwe, harmonische relaties tussen de drie generaties en een werkelijke integratie van alle leeftijden in het gemeenschapsleven, dat thans volledig door de volwassenen beheerst wordt.

De senioren worden er zich inderdaad meer en meer van bewust dat de generatiekloof niet alleen pijnlijk voor hen maar eveneens nadelig voor heel de samenleving wordt.

De 3de leeftijd moet de kans krijgen aan de opbouw van een evenwichtige maatschappij, waaraan alle leeftijdsgroepen participeren, mee te werken. De fantasierijke creativiteit en de nieuwe waarden van de jongeren moeten er zich kunnen in ontwikkelen. De senioren daarentegen brengen hun opgedane ervaringen en wijsheden.

De 3e leeftijd beschikt over de meeste vrije tijd en kan zich op velerlei gebieden laten gelden. De uitwisselingen met andere generaties kunnen op zijn minst leiden tot het openbloeien van de persoonlijkheid en de verrijking van het verstandelijk, cultureel en geestelijk leven van brede bevolkingslagen.