

ONZE BUURTSPOORWEGEN

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



Zonhoven: de gotische toren uit de 15e eeuw staat naast de classicistische kerk (1788). (Foto E. Roels)

25-JARIG AMBTSJUBILEUM

Aan Zijne Majesteit de Koning
Paleis van Brussel.

Ter gelegenheid van de 25e verjaring van de troonsbestijging van Uwe Majesteit, heeft de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen de eer U haar zeer hartelijke felicitaties toe te sturen, onder betuiging van haar eerbiedige hulde en met de verzekering van haar onwankelbare trouw.

L. VAN AUTGAERDEN
Directeur-generaal.

J. STORME
Voorzitter.

De heer J. STORME
Voorzitter van de Nationale Maatschappij
van Buurtspoorwegen
Wetenschapsstraat 14
BRUSSEL.

Zeer gevoelig voor het vriendelijk gelukwensentelegram dankt de Koning U, de Directeur-generaal en het personeel van de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen van harte.

H. LIEBAERS, Grootmaarschalk van het Hof.

Tijdens het weekend van 26 en 27 juni 1976 ging «'s Lands Feest» door naar aanleiding van het 25-jarig ambtsjubileum van de Koning.

De Heizel had een gedaanteverwisseling ondergaan. Het feest was werkelijk overal: in alle harten en op alle plaatsen.

Het feest was uitbundig en het heeft de mensen verenigd. Het was «het» feest! Het is opgebloeid zoals de rozen: schitterend, gloedvol, kortstondig. Het is uitgedoofd, in de laatste spetterende licht- en knaleffecten van het vuurwerk, het geluk en de ontroering van zovele Belgen in zich sluitend.

Onze landgenoten waren van overal gekomen, ondanks de drukkende hitte. Ze waren van ver gekomen en iedere ouderdom was vertegenwoordigd.

Binnen tien, twintig jaar zullen ze fier zeggen: «Ik was er!»

Onze Maatschappij had haar diensten versterkt en organiseerde ook nog speciale diensten tussen het Noordstation van Brussel en de Heizel. Gratis vervoer op heel het net werd verleend aan de reizigers voorzien van het kenteken van deelnemer aan het feest. Dank zij de te gepasten tijde getroffen schikkingen en de tijdens het feest genomen initiatieven, in samenwerking met de M.I.V.B., kon het reizigersvervoer onder de beste voorwaarden en tot tevredenheid van elkeen verzekerd worden.

Het 25-jarig ambtsjubileum is voorbij. Wij wensen er U nog vele andere, Sire!



Inhuldiging van «'s Lands Feest» op de Heizel.
(Foto Agentschap Belga)



De buurtspoorwegtrams, die de Heizel bedienen, waren voorzien van een grote en drie kleine afbeeldingen van het kenteken van deelnemer. (Foto P. De Backer)

HET DIENSTJAAR 1975 BIJ DE N.M.V.B.

SAMENVATTING VAN HET VERSLAG

UITGEBRACHT DOOR DE RAAD VAN BEHEER

VOORWOORD

De zware inflatie die wij in 1974 kenden, hield in 1975 aan, weliswaar in mindere mate, ofschoon ze nog 11 % bereikte. Ze was de hoofdoorzaak van de aangroei van onze diverse exploitatieuitgaven, aangroei die meer dan 928 miljoen F beliep, waarvan 668 miljoen F voor de verhoging van de personeelslasten. Deze vertegenwoordigen in het geheel 75,4 % van de totale uitgaven.

De belangrijke stijging van de loonkosten is het gevolg van de indexaanpassingen van de bezoldigingen, alsmede van de sociale programmatie, die onder meer de toepassing van de 40-urige week en de toekenning van de vierde vakantieweek met behoud van anciënniteitsverlof behelsde.

De verkeersontvangsten zijn met 1,34 % verminderd, hoewel een lichte verhoging met 0,75 % van het aantal vervoerde reizigers genoteerd werd. Deze schijnbaar abnormale stand van zaken is te verklaren door het feit dat nieuwe tariefsverminderingen toegestaan werden aan bepaalde categorieën reizigers en door de weerslag van de economische crisis, daar de werkloosheid een daling met 12,9 % van het aantal weekabonnees heeft veroorzaakt.

Het dienstjaar 1975 sluit af met een verhoging van het bedrijfstekort met 746 miljoen F. In dit verband zij onderstreept dat op 1 augustus 1973 de tarieven van de N.M.V.B. slechts een lichte verhoging met 10 % hebben gekend, de enige die in een periode van meer dan 7 jaar werd toegepast. Tijdens dezelfde tijdsspanne is de kostprijs van een werkelijk gepresteerde 8-urendag van 872,51 F in 1968 gestegen naar 2.515,27 F in 1975, zijnde een toeneming met 188,3 %.

Aangezien de personeelsuitgaven meer dan 3/4 van het geheel der uitgaven uitmaken, zullen de tegemoetkomingen van de Staat die de ontoereikende ontvangsten moeten aanvullen, een van langsom hoger peil bereiken. In een periode van budgettaire beperkingen, zoals wij die thans doormaken, wordt een merkelijke tariefsverhoging, die overigens gerechtvaardigd is, onafwendbaar.

De opbrengst van een tariefstijging zal slechts de aangroei kunnen afremmen van de uitgaven die niet door de ontvangsten worden gedekt. In de huidige omstandigheden is het trouwens niet haalbaar de prijzen van het gemeenschappelijk vervoer dermate op te trekken dat de lasten voortvloeiende uit de indexaanpassing van de bezoldigingen en uit de sociale programmaties volledig ge-neutraliseerd zouden kunnen worden.

Het hoeft geen betoog meer dat geen enkele lijn van openbaar vervoer haar uitgaven nog kan in evenwicht brengen met de verkeersontvangsten. Deze laatste — die dus de compensatievergoedingen niet bevatten — dekken voor het gehele net nog slechts 38,8 % van de totale uitgaven, en het zal zeer moeilijk vallen dat percentage in de toekomst te verbeteren.

De kosten voor het gemeenschappelijk vervoer zullen dan ook verder moeten worden gespreid over de belastingplichtige, dit voor het grootste gedeelte, de reiziger, en de werkgever voor de verplaatsingen van de woonplaats naar de arbeidsplaats. Het bepalen van het tarievenniveau, prerogatief van de voogdijoverheid, zal plaatsvinden in functie van het aandeel dat de gemeenschap langs de omweg van de fiscaliteit, zal kunnen dragen.

EXPLOITATIE

Spoorlijnen

Op 31 december 1975 bedroeg de totale lengte van de spoorlijnen die rechtstreeks door de Nationale Maatschappij geëxploiteerd worden 215 km 884. Al die lijnen hebben een spoorwijdte van 1 m; ze zijn met elektrische tractie en uitsluitend voor reizigersvervoer opengesteld.

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 1975 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 1975 werden 12.752 km openbare autobusdiensten rechtstreeks door de N.M.V.B. geëxploiteerd.

De verpachte openbare autobusdiensten omvatten op dezelfde datum 1.778 km.

2. Speciale autobusdiensten

De kilometerlengte, op 31 december 1975, van de speciale autobusdiensten, d.w.z. van de autobusdiensten ingericht ten behoeve van welbepaalde categorieën reizigers, wordt als volgt gedetailleerd :

Exploitatie in eigen beheer	10.937 km
Exploitatie door pachters	55.635 km

Alle diensten samen 66.572 km

Zowel het aantal als de lengte van de speciale autobusdiensten zijn opnieuw gestegen. Deze vermeerdering is vooral toe te schrijven aan de toename van het schoolvervoer, dat nog uitbreiding genomen heeft, in vergelijking met het vorige dienstjaar, in vrijwel alle streken van het land.

Aantal vervoerde reizigers per tractiestelsel

Elektrische diensten	22.767.000
Spoorautodiensten	301.000
Autobusdiensten	217.046.000

Al de diensten te zamen 240.114.000

Evolutie van het reizigersvervoer

Het aantal vervoerde reizigers is lichtjes gestegen ten opzichte van 1974 (+ 0,75 %).

Zoals voor het vorige dienstjaar, noteert men een belangrijke vermindering van de weekabonnees (— 12,9 %). Terwijl het aantal gewone reizigers (biljetten en kaarten) nagenoeg ongewijzigd bleef (+ 0,12 %), is de toestand gunstiger voor de gewone en M.T.B.-abonnees (+ 4,2 %) en vooral voor de schoolabonnees (+ 7,7 %).

PERSONEEL

Effectief

De gecombineerde uitwerking van de vermindering van de arbeidsduur (gemiddeld 40 h per week, vanaf 1 januari 1975) en van nieuwe voordelen aan het personeel toegekend inzake verlofdagen, alsmede van de verhoging van het aantal door onze voertuigen afgelegde kilometers, had tot gevolg dat de getalsterkte van het personeel tijdens het jaar 1975 van 7.060 op 7.454 leden werd gebracht, zegge een vermeerdering met 394 eenheden.

Die aangroei spruit voort uit 780 aanwervingen en 26 heraanwervingen, gedeeltelijk gecompenseerd door 412 vertrekken.

Uitgaven voor bezoldigingen en sociale lasten

	In frank
Bezoldigingen	2.506.679.003
Wettelijke soc. lasten (R.M.Z.)	892.496.948
Andere wettelijke sociale lasten	93.315.928
Bovenwettelijke sociale lasten	505.840.622
Totaal	3.998.332.501

Toelagen aan de oud-werknemers en gerechtigden

Aantal begunstigden, op 31 december 1975, van bijkomende toelagen :

— pensioen	: 2.578 oud-werknemers;
— overlevingsrente	: 2.752 gerechtigden;
— invaliditeit	: 718 oud-werknemers;
— werkloosheid	: 141 oud-werknemers.

Totaal : 6.189 oud-werknemers en gerechtigden.

Psychologische proeven en beroepsexamens

Er werden gedaan :

- 3.091 psychologische examens, tegen 1.902 in 1974 en 1.540 in 1973;
- 1.263 beroepsexamens voor het loontrekkend personeel van de technische diensten, tegen 555 in 1974;
- 455 beroepsexamens voor het weddetrekkend personeel.

Vakantiehuisen en appartementen

Gedurende de vakantieperiodes van 1975 konden er 1.022 aanvragen om verblijf worden ingewilligd (in plaats van 899 in 1974) voor de vakantiehuisen, en 233 aanvragen om verblijf (in plaats van 200 in 1974) voor de appartementen.

Het aantal vakantiegangers in de vakantiehuisen is met 6,24 % gestegen, waardoor het cijfer van 3.029, in 1974, op 3.218 werd gebracht in 1975. De gebruikers van de appartementen in Blankenberge, Koksijde en Wenduine waren eveneens talrijker : 993 in 1975 tegenover 935 in 1974.

VASTE INSTALLATIES

De hierna vermelde werken werden in 1975 voltooid : parkeerplaatsen voor autobussen te Kuregem, Leuven, Thuillies, Quévy, Anderlues en Forges; nieuwe schouwputten voor het onderhoud van de autobussen, te Jumet; inrichten van de kantoren voor de werkplaatsdienst en van de sociale en sanitaire installaties, te Luik St-Gilles; gebouw voor woningen, sociale installaties, magazijnen en garages, te Oostende; moderniseren van de kantoren, te Leuven; inrichten van de autobusgarages en van de werkplaatsen, te Salzennes en te Florennes; inrichten van de woning en van de sociale installaties, te Hamme; inrichten van de autobusgarage en van de sociale installaties, te Kessel-Lo; oprichten van een wasstation voor autobussen, te Maaseik; inrichten van de garage en van de toegangsweg voor autobussen, te Forville; inrichten van het kantoorgebouw, te Turnhout; oprichten van een wasstation voor autobussen en inrichten van de sociale installaties, te Sint-Truiden; oprichten van een wasstation voor autobusonderstellen, te Kessel-Lo; inrichten van de autobusgarage, te Westerlo; inrichten van de loodsen, te Anderlues.

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

ROLLEND MATERIEEL

Effectief op 31-12-1975

Vervoer over de weg

Autobussen	2.275
Wegtrein	1
Andere voertuigen (vrachtwagens, bestelwagens, personenwagens, aanhangwagens, enz...)	184

Vervoer per spoor

Locomotieven	5
Spoorauto's en tractoren	9
Elektrische motorwagens « reizigers »	178
Elektrische motorwagens « dienst »	8
Bijwagens	139

INFORMATICA

Tijdens het jaar 1975 werden de acht terminals in de gewestelijke directies opgesteld.

Verscheidene toepassingen zijn operationeel : beheer der voorraden, bijhouden van de afgelegde kilometers en van de diensten verricht door het personeel der Beweging, bijhouden van de inventarissen van eerste aanleg.

Tijdens het afgelopen dienstjaar is, in vijf groepen op acht, het analytisch punteren der prestaties van het Bevestigingspersoneel operationeel geworden.

ONGEVALLEN — VOORZORGSMATREGELEN EN BEHEER

Arbeidsongevallen

Het totaal van de ongevallen in dienst en op de weg van het werk bedroeg 429, tegen 382 in 1974, zegge een vermeerdering met ongeveer 12,3 %.

Ongevallen derden-spoor

Terwijl het aantal kilometers nagenoeg onveranderd gebleven is (5.278 km minder dan in 1974), is het aantal ongevallen licht gestegen (1.078, tegenover 1.038 in 1974).

Ongevallen derden-weg

De verhoging van het aantal afgelegde kilometers bedroeg 963.083 km, zegge 0,9 %, terwijl het aantal ongevallen met 3,2 % is toegenomen ten opzichte van het vorige dienstjaar (5.340 tegenover 5.175).

FINANCIËLE EN BEDRIJFSRESULTATEN

De verslechtering van de bedrijfsresultaten bleef in 1975 aanhouden.

De ontvangsten zijn weliswaar dank zij de compensatievergoedingen van het ene jaar tot het andere met 181,9 miljoen F gestegen, maar de aangroei van de uitgaven was aanzienlijk (937,3 miljoen F, teruggebracht tot 928,— miljoen F na inlijving van financiële inkomsten, het saldo van diverse lasten en baten en van de algemene kosten die op andere rekeningen dan die van de exploitatie werden geboekt).

Het dienstjaar 1975 sluit dan ook met een tekort van 2.600,3 miljoen F. In 1974 beliep het tekort 1.854,2 miljoen F.

BESLUIT

Het inzetten van nieuw comfortabel en snel materieel volstaat niet om een deel van de verloren cliënteel naar het gemeenschappelijk vervoer terug te brengen. Om een regelmatige dienst met een redelijke snelheid aan te bieden, is het essentieel de mobiliteit van onze voertuigen in de hand te werken door een rationeel gebruik van de weg in hun voordeel en het toekennen van een reeks prioriteiten en faciliteiten.

In zijn voorgaande verslagen heeft de Raad van Beheer de nadruk gelegd op de aan te wenden middelen. Hij stelt met spijt vast dat er in de Belgische steden zeer weinig verwezenlijkt werd om de autobussen aan verkeerswisselvalligheden en -opstoppingen te onttrekken. In dit opzicht heeft België onweerlegbaar een achterstand in te lopen, vergeleken met wat in de naburige landen tot stand is gebracht.

De Raad van Beheer dringt bij de openbare machten die de weg beheren andermaal aan opdat afdoende beslissingen genomen zouden worden ten einde het verkeer van voertuigen van de openbare diensten te vergemakkelijken. Bij gebrek aan concrete realisaties mag niet verwacht worden de voorwaarden waarin de autobussen zich verplaatsen gevoelig te verbeteren en een regelmatig gemeenschappelijk vervoer tegen voor de gemeenschap aanvaardbare prijzen te verzorgen.

* *

De Raad van Beheer stelt met voldoening vast dat het ontwerp tot herstructurering van het secundair openbaar vervoer aangenomen door de Regering met het oog op rationalisatie, ernaar streeft het activiteitsgebied van de N.M.V.B. uit te breiden, door haar geleidelijk, naar mate van het verstrijken van de machtigingen verleend aan de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, het beheer toe te vertrouwen van de openbare autobusdiensten die door deze laatste verpacht worden.

HET EERSTE VAK VAN DE SEMI-METRO TE CHARLEROI KLAAR VOOR EXPLOITATIE

Het eerste vak van de semi-metro te Charleroi, tussen het Zuidstation en het plein voor het Weststation, werd op 21 juni 1976 door de h. Chabert, minister van Verkeerswezen, ingehuldigd. Verschillende personaliteiten uit het gewest en de wereld van het vervoer, namen aan de plechtigheid deel. Onder deze laatsten werden opgemerkt: de hh. Hubaux, burgemeester van Charleroi, André, hoofd van het kabinet en vertegenwoordiger van de h. Califice, minister van Tewerkstelling en Arbeid, Valcke, inspecteur-generaal, Henrard, directeur van de Technische

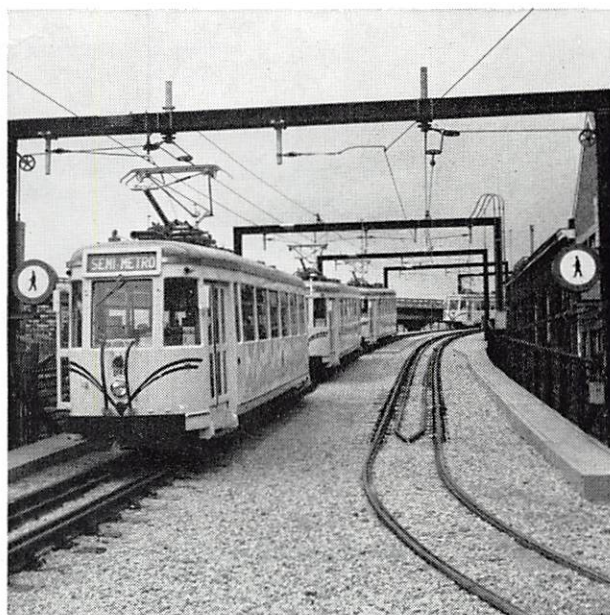
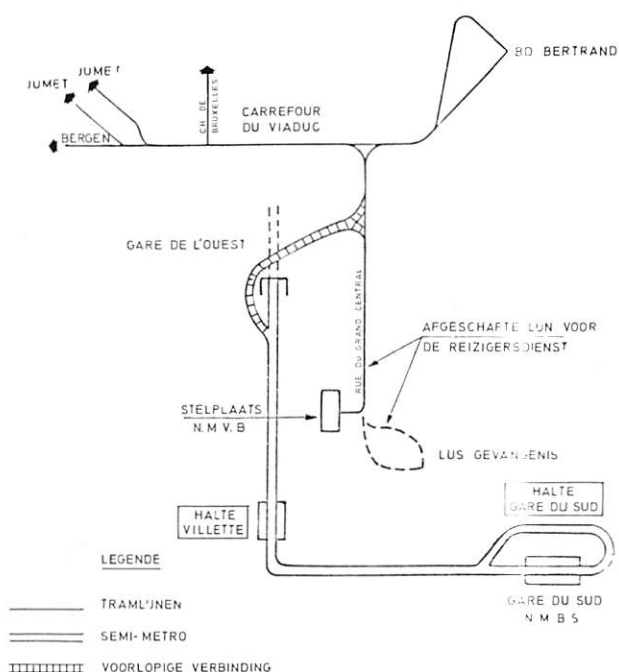
Diensten, Pourveur, hoofdingenieur - groepschef, alsmede andere verantwoordelijken van de N.M.V.B.

Aan het Zuidstation, waar twee oude motorwagens, de 9073 van 1901 en de 9924 van 1931, waren tentoongesteld, namen de personaliteiten en de uitgenodigden plaats in 5 geheel opgefriste motorwagens van het type S; minister Chabert nam plaats naast de bestuurder van de eerste motorwagen.

Na de lus voor het station beschreven te hebben, beklom het konvooi de 6 % - helling die het begin uitmaakt

van de viaduct en hield halt juist boven de Samber om de er gelegen halte « Vilette » in te huldigen. Rol- en gewone trappen verbinden deze halte met beide oevers van de Samber. De halte « Vilette », die goed ingericht werd en een harmonisch geheel vormt, biedt tevens een mooi gezicht op de stad.

Aan de « place de l'Ouest » ging het konvooi over een voorlopige tramweg die het eerste vak van de semi-metro met ons bestaand net verbindt en begaf zich naar het eindstation « Eden ».



Vier van de vijf motorwagens op de helling tussen het Zuidstation en het station Vilette. (Foto E. Keutgens)

De academische zitting ging door in het nabijgelegen Paleis voor Schone Kunsten. De h. Hubaux, burgemeester van Charleroi, begroette de h. minister alsmede de aanwezige personaliteiten en bedankte hen voor de blijken van bezorgdheid voor zijn streek. Hij onderstreepte het belang van de nieuwe verbinding voor de bevolking van zijn stad en zijn agglomeratie. Hij vroeg dat alle maatregelen zouden genomen worden voor het bespoedigen van de werken die nodig zijn om zijn stad van een goede infrastructuur op het gebied van stedelijk vervoer te voorzien.

De vertegenwoordiger van de S.T.I.C. gaf een klein historisch overzicht van

de aan gang zijnde werken en bedankte al degenen die tot de verwezenlijking ervan bijdragen.

De h. Valcke, inspecteur-generaal, benadrukte de rol van de N.M.V.B. bij het vervoer van reizigers te Charleroi en in de omgeving: de Nationale Maatschappij vervoert er jaarlijks 18 miljoen reizigers, hetgeen ca. 60 % van het geheel van de gebruikers van het secundair vervoer van de stad vertegenwoordigt.

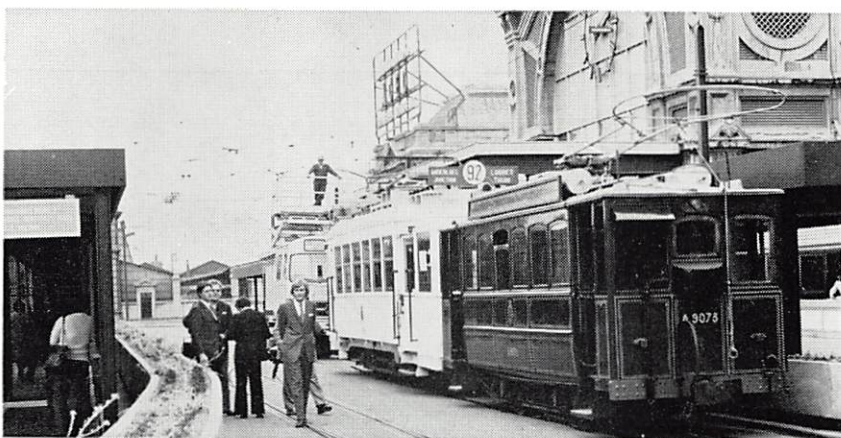
Hij deed opmerken dat de N.M.V.B. door de h. minister van Verkeerswezen belast werd met het ontwerpen van een meer comfortabel, modern rijtuig, dat beter aan de vereisten van het wegverkeer beantwoordt; dat de

N.M.V.B. de vergroting en de vernieuwing van haar werkplaats te Jumelet bestudeert, alsmede de inplanting en de kracht van de tractie-onderstations, die geleidelijk in dienst zullen gebracht worden naargelang de lus van de semi-metro te Charleroi uitbreiding neemt.

De h. minister Chabert herinnerde eraan dat het ontworpen semi-metronet bestaat uit vijf vertakkingen verbonden met een stedelijke lus. Het geheel zal zich over 40 km uitstrekken. Hij wees erop dat de ingehuldigde werken de verwezenlijking van een eerste oogmerk uitmaken: het was inderdaad noodzakelijk te beginnen, vertrekkende van het Zuidstation, met de halve lus



Gezicht op de stad vanaf het station Villette. (Foto « Journal de Charleroi »)



« Ouest », ten einde de oversteking van de Samber door de trams, sinds verscheidene jaren onderbroken, te herstellen. Het tweede oogmerk, nl. de afschaffing van de doortocht langs het kruispunt van de viaduct van de lijnen die gaan richting Brusselsesteenweg en weg naar Bergen, zal binnen een periode van twee jaar bereikt zijn, vervolgde hij.

Wat het resterende gedeelte van de halve lus « Ouest » en de vertakkingen naar Lodelinsart, Gilly en Montignies betreft, verwacht de h. Chabert hun inbedrijfstelling tegen 1980.

De h. minister verklaarde verder nog dat een prototype van de nieuwe rijtuigen bij Belgische constructeurs zal besteld worden. Deze nieuwe rijtuigen zullen avant-gardeaspecten vertonen zowel op mechanisch als op elektrisch gebied.

*
**

Op 21 juni 1976 hebben voor de laatste keer buurtspoorwegtrams rond de oude gevangenis van Charleroi gereden. 's Anderendaags vond men ze terug op het eerste vak van de semi-metro.

Twee oude motorwagens en een nieuwe ladderwagen voor het Zuidstation. (Foto « Gebroeders Dussart »)

DE BRUSSELSE METRO

Sedert 1965 gaan de werken voor de aanleg van verschillende metrolijnen te Brussel zonder onderbreking verder. Alle installaties, tunnels en noodzakelijke werken werden uitgevoerd om aan de exploitatievereisten van een ware ondergrondse te kunnen voldoen. In afwachting deze in gebruik te kunnen nemen, worden de reeds voltooide vakken als pre-metro geëxploiteerd, m.a.w. de klassieke trams worden er nog op ingelegd. Eenmaal uit die tunnels rijden de trams over hun normaal traject.

Deze politiek, sinds de aanvang door onze staatsbestuurders met opzet toegepast, heeft gelukkige en doeltreffende resultaten opgeleverd. Belangrijke straten en kruispunten konden aldus ontruimd worden, de commerciële snelheid van de trams werd opgevoerd en

de regelmatigheid van de diensten beter verzekerd.

Het gemeenschappelijk vervoer heeft reeds gedeeltelijk de gunst van het publiek teruggewonnen. Het aantal vervoerde reizigers, dat sinds talrijke jaren een daling vertoonde, stijgt opnieuw gevoelig vanaf het dienstjaar 1971. Hierbij dient opgemerkt te worden dat het eerste vak van de semi-metro in 1969 in gebruik genomen werd.

DE DIENSTEN VAN DE SEMI-METRO

Thans worden volgende vakken als semi-metro geëxploiteerd :

a) de « Oost-Westlijn » (lijn nr. 1) : vak Ste-Katelijne-Schuman;

b) de « Kleine Ring-lijn » (lijn nr. 2) : vak Louizaplein-Marktstraat;

c) de « Grote Ring-lijn » (lijn nr. 5) : vak Boileau-Diamant.

Een vierde lijn (lijn nr. 3) is in uitvoering; het eerste vak is voltooid, verbindt het Noord- met het Zuidstation en zal als semi-metro van 4 oktober 1976 af in gebruik genomen worden.

De aanleg van een vijfde lijn, met een eerste vak tussen het Anneessensplein en de Naamse Poort, zal pas binnen verscheidene jaren aangevat worden.

Deze eerste vakken zijn een deel van het metronet dat eens Brussel en zijn naaste omgeving zal bedienen.

DE METRODIENST

Maar van 20 september af zal het tijdperk van de metro op een van de hoger vermelde vijf lijnen aanvangen. Inderdaad, op deze datum zal de « Oost-Westlijn » tussen het station Brouckère en het Schumanplein als metro geëxploiteerd worden. Gelijktijdig wordt dit vak verlengd, enerzijds via de Tervurense Poort tot Oudergem (station Beaulieu), anderzijds via het Montgomeryplein tot St.-Lambrechts-Woluwe (Tombergplein). Uitsluitend echte metrorijtuigen zullen de lijn bedienen.

Geen enkele tram zal er nog kunnen rijden. De luchtleiding wordt afgeschaft, een 3e rail zal stroom leveren aan de motors van de metrorijtuigen, terwijl de lage perrons, die bestemd waren voor de trams, zullen verhoogd worden.

De metrorijtuigen zullen tegen een commerciële snelheid van ca. 32 km/uur rijden en zullen het volledige traject in ± 15 min. afleggen.

HET MATERIEEL

De metrorijtuigen werden in België gebouwd en zijn speciaal aangepast aan het net waarop ze zullen rijden. De studie werd verzekerd door de Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel in nauwe samenwerking met een groep Belgische constructeurs.

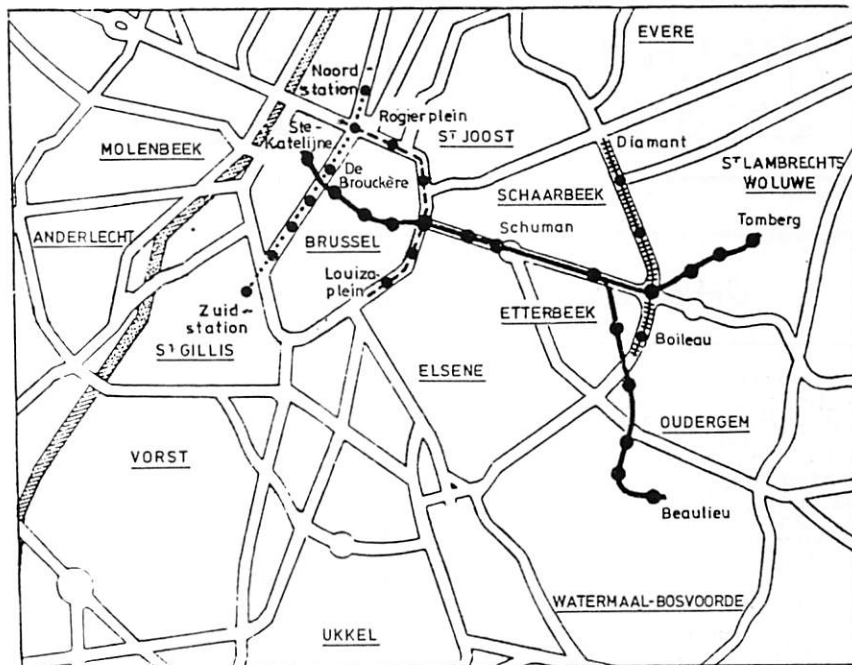
Men voorziet de indienststelling van tractie-eenheden, ieder samengesteld uit twee rijtuigen; iedere tractie-eenheid, 36,40 m lang, kan 420 reizigers vervoeren. Een tractie-eenheid is onverdeelbaar buiten de werkplaatsen, aangezien de tractie- en remuitrustingen verdeeld zijn over de twee rijtuigen. Elke eenheid is aan beide uiteinden met een stuurpost uitgerust.

Dank zij een automatisch koppelingssysteem zal het mogelijk zijn treinstellen te vormen van 4 rijtuigen (2 tractie-eenheden) en later zelfs er een vijfde rijtuig zonder stuurpost aan toe te voegen, zodat de lengte van de trein 90 m zal bedragen.

Elk rijtuig bevat één compartiment toegankelijk langs 4 deuren aan weerszijden; deze deuren zijn automatisch en hebben een dubbele vleugel, m.a.w. het zijn zwaai-schuifdeuren.

De wagenbak van aluminium is zelfdragend; het plaatwerk versterkt de weerstand van het geheel. De uiteinden zijn gevormd uit gewapend polyester door en door gekleurd. Het compartiment is uitgerust met zitbanken die speciaal door een stijlontwerper werden bestudeerd. Anderzijds werd de rationele inrichting van de stuurpost uitgewerkt door een specialist in de ergonomie.

Elk rijtuig is aandrijvend (twee motors, één per draaistel). De noodzakelijke elektrische energie wordt van de stroomrail afgenomen; deze laatste wordt gevoed door gelijkstroom van 900 volt, geleverd door de onderstations.



- Lijn n° 1: vak Ste-Katelijne-Schuman < Tomberg Beaulieu
- - - Lijn n° 2: vak Louizaplein-Rogierplein
- ▨ Lijn n° 5: vak Boileau-Diamant
- Lijn n° 3: in dienst op 4 oktober 1976: vak Noordstation-Zuidstation

De stroomregeling gebeurt door middel van stroomhakkars; deze techniek is thans de modernste en laat toe:

- een graduele en energieke versnelling, zonder energieverliezen, aangezien de klassieke weerstanden niet meer worden gebruikt;
- een zeer geleidelijke elektrische remming, met terugwinning van bruikbare energie; deze oplossing

verbetert het comfort en maakt een besparing mogelijk tot 40 % van de normaal gebruikte energie.

Ongetwijfeld zal het gebruikte materieel ten zeerste door het publiek naar waarde geschat worden: de soepelheid van het rijden en de geleidelijke versnellingen en remmingen door de treinstellen zijn werkelijk merkwaardig.



Een metrostel.

NIEUWS VAN HET HOOFDBESTUUR EN VAN DE EXPLOITATIEGROEPEN

Geboorten

ANTWERPEN

Christel bij Kenis J. (St-Lenaarts)
Steve bij Van Rompaey Fr. (Tremelo)
Inge bij Van de Pol J. (Weelde)
Heidi bij Vriens F. (Rijkvorsoel)

OOST-VLAANDEREN

Dina en Daisy bij Van Driessche E. (Lokeren)
Els bij Coppieters A. (Hamme)

HENEGOUWEN

Guy bij Nemeghaire F. (Souvret)
Axel bij Cavillot R. (Lodelinsart)
Emmanuel bij Cauderlier Th. (Montignies-sur-Sambre)

Cecile bij Minsart Fr. (Châtelaineau)
Isabelle bij Gleton R. (Marcinelle)
Cindy bij Bouchez J. (Dour)
Catherine bij Sarot F. (Basècles)
Murielle bij Decamps Chr. (Pâturages)
Marie-Claire bij Rasseneur D. (Marquain)

NAMEN - LUXEMBURG

Benoit bij Pivsin J. (Beauraing)
Valerie bij Lapiere V. (Ohey)
Sebastien bij Fontaine D. (Jambes)
Latia bij Greenslade A. (Malonne)
Cindy bij Simon S. (Suxy)
Christelle bij Grogard A. (Jemelle)

LUIK

René bij Pohlen O. (Herbesthal)
Natacha bij Franssen J. (Welkenraedt)
Genevieve bij Bemelmans J. (Petit-Rechain)
Catherine bij Dandois D. (Moha)

BRABANT

Ronny bij Reniers J. (Nieuwrode)
Bart bij Dammans A. (Heikruis)
Lucia bij Dewit G. (Oudenaken)
Sandy bij Geeroms J. (Roosdaal)
Severine bij Cortvrindt P. (Leuze)
Erik bij Watzels H. (Diegem)
Valerie bij Couteau A. (Nijvel)
Kalleen bij Carlier J. (Halle)
Muriël bij Schoovaerts J. (Putte)
Erwin bij Van Roy R. (Humbèek)

LIMBURG

Cindy bij Brouwers A. (Dilsen)
Dieter bij Alenteyns A. (Paal)
Frank bij Kessen G. (Rekem)

WEST-VLAANDEREN

Olivier bij Degroote P. (Brugge)

Huwelijken

ANTWERPEN

Van der Auwera H. met Mej. Martins da Silva S.

OOST-VLAANDEREN

Van Daele R. met Mej. Volckaert G.
De Wilde W. met Mej. Van Acker M.
Pensaert W. met Mej. Vergaelen M.
Hofman N. met Mej. De Weirde L.
Hulsbosch M. met Mej. Hanssens G.

HENEGOUWEN

Beugnies M. met Mej. Lescart M.-Cl.
Burton J.-J. met Mej. Pijpops Cl.
Dufasne F. met Mej. Servais Cl.
Cordier G. met Mej. Marcinkowski I.

NAMEN - LUXEMBURG

Pereaux Fr. met Mej. Remacle O.
Lapierre V. met Mej. Wilmart J.
Hardenne J. met Mej. Quewet S.
Hubert Th. met Mej. Hagedorn S.
Brasselet G. met Mej. Deceuninck L.
Wagner A. met Mej. Dubuisson H.

LUIK

Schoefs L. met Mej. Watrin J.

BRABANT

Van Rossem J. met Mej. Tielemans J.
Van Hoek Th. met Mej. De Bondt V.
De Brabanter M. met Mej. Penne L.

LIMBURG

Forlier F. met Mej. Harry G.

WEST-VLAANDEREN

Deprez M. met Mej. Hulsseune E.
Strubbe Y. met Mej. Mattheeuws R.
Dalle A. met Mej. Verdickt I.
Vansenant D. met Mej. Robaert M.
Vyncke G. met Mej. De Cloedt C.
Coopman F. met Mej. Vancompennolle R.
Sanders M. met Mej. Coudeville A.
Vertriest J. met Mej. Stevens S.
Defurme G. met Mej. Knockaert C.

Gepensioneerde agenten in de Groepen

Maanden mei en juni 1976

	Dienst-jaren
ANTWERPEN	
Marissen P., keurwerkman	48
Blockx P., gesch. werkman	47
Van Steenberghe L., keurwerkman	47
OOST-VLAANDEREN	
Madou J., 1e gesch. arbeider	31
HENEGOUWEN	
Broutout V., 1ste keurwerkman	31
Haumont G., 1ste keurwerkman	31
Houdart F., keurwerkman	41
Surleau S., ontvanger	24
Vreux M., gesch. werkman	33
Cantigneau H., gesch. werkman 1ste kl.	37
Delsart F., ontvanger	39
Descendre C., ontvanger	29
Labby A., ontvanger	46
Queriat G., bewegingschef 1ste kl.	39
NAMEN - LUXEMBURG	
Guery H., 1ste gesch. arbeider	30
Wilmot A., gesch. werkman	39
Boutfeu O., 1ste gesch. arbeider	33
Brosse A., AB-bestuurder-ontvanger	39
David P., 1ste gesch. arbeider	47
Dromelet M., AB-bestuurder-ontvanger	22
Leonard A., AB-bestuurder-ontv.	45
LUIK	
Hans A., AB-bestuurder-ontvanger	30
Loncelle F., 1ste gesch. arbeider	25
Pirghaye J., AB-bestuurder-ontvanger	33
Barbier P., ontvanger	32
Galler H., klerk	37
lasse N., ontvanger	31

BRABANT

Vranckx A., AB-bestuurder-ontvanger 44
Cuyt Ph., gesch. werkman 34
David L., AB-bestuurder-ontv. 32
De Vits P., keurwerkman 47
Godard O., AB-bestuurder-ontvanger 48
Hausman R., eerste inspecteur 38
Stallaert L., ontvanger 46
Troch H., el. geleider 41

LIMBURG

Haesevoets C., 1ste gesch. arbeider 36
Peeters Ch., dienstchef 1ste kl. 36

Sterfgevallen

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

AGENTEN IN DIENST

Leeftijd

HOOFDBESTUUR	
Van der Hulst A., gesel. opsteller	60
NAMEN - LUXEMBURG	
Clarival J., AB-bestuurder-ontv.	44
Desorbay J., AB-bestuurder-ontv.	44

WEST-VLAANDEREN	
Bourdeau D., keurwerkman	40

BEGUNSTIGDEN

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

ANTWERPEN	
Verbeeck P., baanwerker	76
Cools F., AB-bestuurder-ontv.	62
Verheyden E., baanwerker	73
Van de Leur J., gesch. werkm. 1 ^e kl.	76
Somers F., ontvanger	79
Mertens J., ontvanger	71
Calluy F., el. geleider	75
De Hoef J., el. geleider	79

OOST-VLAANDEREN	
Van Snick L., AB-bestuurder	79
De Cloet B., ontvanger	74

HENEGOUWEN	
Fontaine A., el. geleider	70
De Kee J., manoeuvr	76
Gilbert O., werkplaatsoverste 1 ^e kl.	55
Bertholet M., el. geleider	76
Boussy E., hoofdontvanger	79
Lheureux G., gesch. werkman	51
Deleuse E., el. geleider	82
Navarre J.-B., ontvanger	79
De Cock R., el. geleider	66

LUIK	
Lognoul A., AB-bestuurder	61
Etienne J., ontvanger	72
Hopmans E., ontvanger	81
Evelette A., gesch. werkman	87
Cloes H., gesch. werkman 1 ^e kl.	52
Vinamont A., chef belangr. dienst	79
Danon R., AB-bestuurder	60
Simonis J., dienstchef	75

BRABANT	
Hermans J., hoofdontvanger	81
Evenepoel F., el. geleider	73
Smeesters J., AB-bestuurder-ontv.	58
Goffin J., hoofdontvanger	72
Lambrechts L., el. geleider	93
De Mesmaeker J., manoeuvr	85
Herbinia J., el. geleider	71
Timmermans K., ontvanger	78
Arcq R., gesch. werkman 1 ^e kl.	72
Gillyns A., gesch. werkman	83
Opdebeek J., gesch. werkman	68

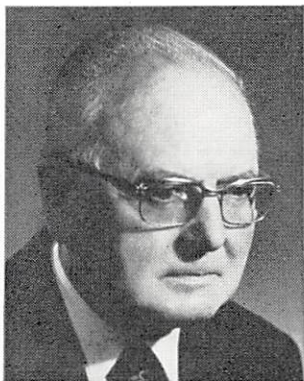
LIMBURG	
Dessers H., baanwerker	82
Maes J., machinist 1 ^e kl.	89
Bleuckx F., brigadier	73
Vanheers J., hoofdontvanger	72
Ramakers A., ploegbaas	81

WEST-VLAANDEREN	
Ghillebert F., gesch. werkman 1 ^e kl.	84
Triest C., halfgesch. werkman	73
Casier P., ontvanger	74
Quaghebeur M., el. geleider	75
D'Hondt R., baanwerker	82
Lycke M., AB-bestuurder-ontv.	68

Hoofdbestuur

**De h. Gilbert HECQ,
adjunct-eerste inspecteur,
met pensioen**

Te Gent begon de h. Hecq zijn loopbaan bij de N.M.V.B. Zijn debuut had plaats op 16 februari 1931 bij de « Provinciale Dienst » van Oost-Vlaanderen.



Maar op het einde van 1933 reeds werd hij naar de dienst « Domeinen » van het Hoofdbestuur overgeheveld. Toen hij het diploma van licentiaat in het notariaat verworven had, werd hem, einde 1943, het beheer van de dienst « Domeinen » opgedragen. Hij nam gedurende meer dan 13 jaar met veel bevoegdheid, voortvloeiend uit een rijke kennis en grote ondervinding, deze functie waar.

In juni 1957 ging de h. Hecq over naar de Juridische Dienst, waarvan de bevoegdheden meer en meer uitbreiding namen. Deze dienst moest noodzakelijkerwijze aangevuld worden met een element, dat goed op de hoogte was van de activiteiten van de Maatschappij.

De h. Hecq specialiseerde er zich in de raadpleging, het onderzoek en het beheer van de geschillen in verband met de domeinen, de inbeslagnemingen en afstanden van lonen, de onwettige concurrentie, enz. Wegens zijn verdiensten werd hij op 1 januari 1959 tot adjunct-adviseur en op 1 januari 1969 tot adjunct-eerste inspecteur bevorderd.

De h. Hecq, die blijk gaf van een grote hoffelijkheid en minzaamheid, was steeds bereid om dienst te verlenen. Talrijk zijn degenen die van zijn oordeelkundige adviezen en zijn goede raadgevingen gebruik hebben gemaakt en hem hiervoor erkentelijk blijven.

Voor hem vangt thans een nieuw leven aan. Daar hij een begaafd kunst schilder is, van reizen houdt en de tuinbouw beoefent, denken wij dat hij aan al zijn verlangens zal kunnen voldoen, hetgeen wij hem van harte toewensen.

Op 17-5-1976 werd met ontroering het overlijden vernomen van de h. Albert Van der Hulst (geboren 18-1-1916), door het personeel vooral goed gekend als afgevaardigde van een ziekenfonds.

Hij begon zijn loopbaan op 11-6-1938 als ontvanger in de Groep Antwerpen, maar ging op 23-10-1941 naar de Groep Leuven (Stelplaats Aarschot). Op 3-11-1949 kwam hij op de Directie « Exploitatie » van het Hoofdbestuur terecht, waar hij vervolgens steeds werkzaam was. Zijn benoeming tot klerk volgde op 1-1-1950, tot opsteller op 1-1-1956 en tot geselecteerd opsteller op 1-1-1963.

De h. Van der Hulst werd zeer gewaardeerd voor zijn plichtsbefef en toewijding, zijn dienstvaardigheid en zijn innemendheid.

« Onze Buurtspoorwegen » deelt in de zware rouw die zijn familie heeft getroffen.

Mej. De Reu R., typiste, werd op 3-5-1976 aangeworven voor de dienst S/Dact. In dezelfde dienst kwam mej. Cauwbergs V., typiste, op 17-5-1976 van de Groep Antwerpen toe.

Antwerpen

Op 3-5-1976 is mej. Blicke F., klerk, bij de Boekhouding in dienst getreden. Anderzijds werd er mej. Mertens M., ponsster, komende van het Hoofdbestuur, op 17-5-1976 begroet.

Oost-Vlaanderen

Op 1-5-1976 kwam er de h. Beauprez P., meestergast 1e kl., gemuteerd van het Hoofdbestuur, de rangen vervoegen.

Henegouwen

De h. Denis E., opsteller, van het Hoofdbestuur, is op 1-6-1976 in de Beweging Charleroi toegekomen.

Luik

Voor T/AT Luik werd op 1-6-1976 de h. Boulanger J., tijd. klerk, aangeworven.

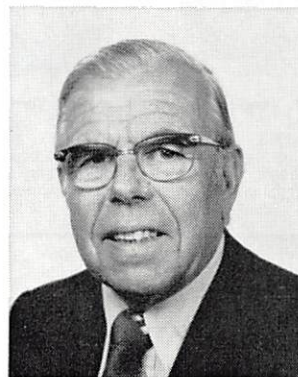
Brabant

Er werd overgegaan op 3-5-1976 tot de aanwerving van de h. Van der Voorde M., meestergast 1e kl. (Anderlecht T/AT). Mevr. Sellekaerts C., klerk, werd op 1-7-1976 van het Hoofdbestuur naar Leuven overgeheveld.

Limburg

**Oppensioenstelling
van de h. PEETERS,
dienstchef 1ste kl.**

Geboren op 29-1-1912 kwam de h. Peeters in dienst bij de Maatschappij op 1-7-1940 als controleur in de groep Luik-Limburg, met de streek van Borgworm als voornaamste actieradius.



In 1941 werd hij belast met de taak van controleur van het rollend materieel, dit met het oog op een maximumbenutting van de goederenwagens van de stoomdienst, hetgeen in de oorlogsjaren van zeer groot belang was.

Op 1-1-1946 werd hij bevorderd tot bewegingschef 2de klas en in de loop van het jaar 1947 werd hem de inrichting van de N.A.V.-diensten (Nationale Autovervoerdienst ten behoeve van werknemers van de Limburgse Steenkolenmijnen) toevertrouwd. Tevens werd hij als verantwoordelijke aangesteld voor de geleidelijk uitbreiding nemende openbare autobusdiensten, die in vervanging kwamen van de stoom-, spoorauto- en elektrische diensten.

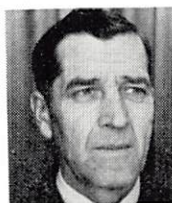
Op 1-1-1957 volgde zijn bevordering tot dienstchef van de beweging en op 1-1-1965 tot dienstchef 1ste klas.

De h. Peeters heeft zich altijd met grote bevoegdheid en volle toewijding van zijn taak gekwet en heeft steeds, met de hem eigen hardnekkigheid, de belangen van de Maatschappij behartigd.

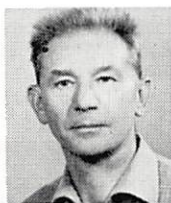
Wij wensen dat de h. en mevr. Peeters nog van vele gelukkige jaren zouden mogen genieten.

De h. Ubachs W., klerk, komende van T/AT Brabant, werd op 21-6-1976 verwelkomd.

MOOIE LOOPBANEN



L. Gerrits
In dienst sinds 1-10-1940, werd hij als AB-bestuurder-ontvanger te Hasselt gepensioneerd.



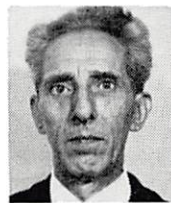
G. Vanden Bulcke
In dienst sinds 30-4-1934, werd hij als el. geleider te Anderlecht gepensioneerd.



P. Gille
In dienst sinds 2-4-1929, werd hij als gesch. werkmán te Kessel-Lo gepensioneerd.



L. Theunis
In dienst sinds 3-10-1928, werd hij als gesch. werkmán te Kessel-Lo gepensioneerd.



O. Hanquet
In dienst sinds 21-4-1941, werd hij als 1ste gesch. arbeider te Jumet gepensioneerd.



A. De Bruyne
In dienst sinds 1-10-1929, werd hij als AB-bestuurder-ontvanger te Veurne gepensioneerd.



J.B. Vander Meulen
Trad in dienst op 4-9-1933 en werd als el. geleider te Dilbeek gepensioneerd.



V. Vanpee
Trad in dienst op 10-7-1935 en werd als AB-bestuurder-ontvanger te Asse gepensioneerd.



F. Buchet
Trad in dienst op 17-7-1940 en werd als AB-bestuurder te Bergen gepensioneerd.



A. Cohy
Trad in dienst op 16-3-1929 en werd als el. geleider te Charleroi gepensioneerd.



L. De Belder
Trad in dienst op 18-11-1929 en werd als el. geleider te Rumst gepensioneerd.



R. Lavenne
Trad in dienst op 10-2-1930 en werd als gesch. werkmán te Eugies gepensioneerd.

HET PRAATJE VAN CHEF TRAMBUS

BEDIENDE : Prettig weekeinde gehad, chef ?

TRAMBUS : Dat viel mee. En jij, beste vriend ?

B. : Wel, ik werd zo aan het schrikken gebracht, dat ik er nu nog steeds aan denk. Ik had namelijk een klein werkje uit te voeren : een losgekomen afvoerbuis van de dakgoot opnieuw vastmaken. Toen ik boven op de ladder stond, begon deze gevaarlijk te schommelen. De ladder stond te dicht bij een lager liggend gedeelte van de weg om mijn huis, zodat een poot van de ladder wegschoof en begon te zweven.

T. : Van groot belang is het goed na te gaan hoe men de ladder zal plaatsen, bv. nooit op onvaste steunen zoals fusten, kisten, materiaal of stukken, om aldus hoogte te winnen, of nooit bij een rand of een lager gedeelte van een vloer of een grond.

B. : Dit laatste was mijn blunder. Een geluk dat mijn broer in de buurt was, die de ladder in evenwicht kon houden, zodat ik heelhuids uit het avontuur kwam.

T. : Werken met een ladder mag nooit een avontuur zijn. Zo moeten de bomen van de ladder, van voren bezien, in volstrekt loodrechte stand staan en nooit schuin. Bij hevige wind moet men de ladder vaststijven. Opstijgen en afdalen moeten geschieden met het gelaat naar de ladder terwijl men zich in het midden, nl. aan de

sporten, vasthoudt. Men zal de ene hand pas loslaten als de andere de volgende sport reeds omklemt. Het is tevens gevaarlijk zich te veel zijwaarts te buigen om een punt te bereiken dat relatief ver van de ladder verwijderd is. In dat geval moet men deze verplaatsen.

B. : Een hele techniek dus, al schijnt een ladder gebruiken op het eerste gezicht zo eenvoudig.

T. : Bij een ogenschijnlijk simpele zaak komen vaak de meest onverwachte aspecten kijken. Zelfs bij het afkomen van de ladder, het werk beëindigd, moet u nog opletten dat er geen voorwerp vlak bij de poten werd neergelegd.

B. : Men moet inderdaad aan alles denken. In de volksmond wordt gezegd dat iemand die onder een ladder doorloopt 7 jaar pech mag verwachten. Dit is ongetwijfeld bijgeloof, maar ik weet in ieder geval dat levenslang ongeluk de onvoorzichtige gebruiker van een ladder kan treffen.

Een honderdjarige weduwe van een agent te Houdeng-Aimeries

De oudste onder de weduwen van onze gepensioneerde personeelsleden werd honderd jaar op 23 april II.

Het betreft mev. Jules Laurent, geboren op 23 april 1876 als Isoline Varemans en gehuwd op 15 juli 1899 te Houdeng-Goegnies. Haar echtgenoot trad in dienst als ontvanger in de stelplaats te La Louvière en werd einde 1938 gepensioneerd. Hij overleed op 15-2-1941 op 67-jarige ouderdom.

Mevr. Laurent beschikt steeds over een goede gezondheid waardoor zij in staat is vanuit haar zetel aan het familieleven deel te nemen. Zij wordt liefderijk door haar dochter verzorgd, zoals mev. Laurent in haar tijd had gedaan voor haar eigen ouders.

Naar aanleiding van haar honderdste verjaardag, die in familiekring gevierd werd, ontving mev. Laurent o.a. een zilveren bonbondoosje vanwege Z.M. Koning Boudewijn.

Wij feliciteren haar van harte en wensen haar veel geluk.

ONZE BUURTSPORWEGEN

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

Redactie : Wetenschapsstraat 14, 1040 Brussel.

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

Verantwoordelijke uitgever :

L. Vanderfaeillie, Wetenschapsstraat 14, 1040 Brussel.

Groep Antwerpen

De 1000 dagen zonder ongeval van ploeg nr 2



Op 29 mei jl. was het opnieuw feest in Groep Antwerpen. Ploeg nr 2, die het personeel van de stelplaatsen Oostmalle en Broechem omvat, was nogmaals aan de beurt om samen met de familieleden feest te vieren, ter gelegenheid van het bereiken van 1.000 dagen zonder ongeval met werkverlet.

Het is verheugend te kunnen vaststellen dat, na het afbreken van een vorige recordperiode, met dezelfde moed en met dezelfde overtuiging, de strijd tegen de arbeidsongevallen werd voortgezet.

Momenteel is dit de enige ploeg van Groep Antwerpen die nog met « vier cijfers » in de veiligheidswedstrijd geboekt staat, aangezien praktisch alle andere ploegen dit jaar reeds « gestruikeld » zijn. Ook deze ploegen zullen voorzeker blijven ijveren om weldra weer gerangschikt te kunnen worden tussen de eliteploegen van de veiligheidswedstrijden.

Ploeg nr 2 is thans de vaandeldrager van de Groep en doordrongen van de veiligheidsgedachte streeft zij naar het bereiken van de 2.000 dagen.

Het is dan ook in die zin dat de hh. J. Goovaerts, eerste ingenieur-groepschef, en Dewals, inspecteur en afgevaardigde van de Algemene Dienst voor Veiligheid, na betrokken personeelsleden gefeliciteerd te hebben, ploeg nr 2 aanspoorden om het beoogde doel te bereiken.

Een klein muziekgezelschap zorgde voor de aangename sfeer onder de \pm 200 aanwezigen. De kinderen waren vooral geboeid door de nummertjes van een goochelaar.

Na een goede maaltijd en een tombola voor de kinderen, keerde iedereen met de ontvangen geschenken welgezind huiswaarts.

VEILIGHEIDSWEDSTRIJD TUSSEN GROEPEN

Ploegen met meer dan 1.000 dagen zonder ongeval op 31 mei 1976

	Dagen zonder ongeval
LUIK 10 (Personeel Eupen - Warzée)	5.235
BRABANT 21 (Werkplaats Kuregem)	4.932
NAMEN - LUXEMBURG 4 (Werkplaats Andenne)	4.478
WEST-VLAANDEREN 1 (Beweging Assebroek - Diksmuide - Koekelare - Veurne - Zwevezele)	1.851
LUIK 4 (Beweging Omal - Verlaine - Wanze)	1.780
ANTWERPEN 2 (Beweging Oostmalle - Broechem)	1.160
OOST-VLAANDEREN 6 (Beweging Herzele - Hofstade - Oude- naarde)	1.073

EEN VERNIEUWDE WEGCODE (slot)

DE HERVORMING VAN DE VERKEERSTEKENS

De verkeerstekens ondergaan nogal belangrijke wijzigingen, die verband houden met het streven naar uniformiteit met de andere landen.

Wanneer de tekens of markeringen dezelfde zijn in de oude en de nieuwe code, zal er normaal geen probleem rijzen. Wanneer ze duidelijk verschillend zijn, zult u evenmin moeilijkheden ondervinden; de nieuwe code behoudt gedurende een bepaalde tijd de geldigheid van de oude tekens, maar deze tekens zullen geleidelijk verdwijnen en het zal niet nodig blijken u, met een verkeersreglement en een kalender in de hand, af te vragen of u met een geldig teken te doen hebt. Andere tekens zijn, op weinig na, dezelfde als de oude; het kan ook nog gebeuren dat sommige vroegere tekens niet helemaal dezelfde betekenis meer hebben: met deze gevallen gaan wij ons speciaal bezighouden.

I. Verkeerslichten.

Benevens het bekende **driekleurig systeem** (groen, oranjegeel, rood) kunt u aan de kruispunten gelijkaardige lichten tegenkomen, waarvan het gebruik meer ingewikkeld is:

- hetzij alleen groene, oranjegele en rode pijlen die vanzelfsprekend eenzelfde betekenis hebben als de lichten met overeenstemmende kleur, maar slechts gelden voor de richting of richtingen door de pijlen aangegeven;
- hetzij groene pijlen die gaan branden terwijl een rood of oranjegeel licht brandt; deze tekens, waarmee u reeds vertrouwd bent, laten u toe door te rijden in de aangeduide richting of voorwaarde dat voorrang verleend wordt aan de voetgangers en bestuurders die uit andere richtingen komen;
- hetzij de groene pijl alleen die naar links gericht is om de mogelijkheid te bieden het kruispunt vrij te maken;
- hetzij tenslotte de lichten die de silhouet van een fiets voorstellen: deze gelden slechts voor fietsers en bestuurders van bromfietsen.

Laten we er evenwel aan herinneren dat het vast oranjegeel licht geenszins, zoals het groene licht, een toelating betekent om het kruispunt voorbij te rijden, als het licht aangaat wanneer de bestuurder te dicht genaderd is om vóór het licht te stoppen. Deze bestuurder mag het kruispunt slechts oversteken met de grootste voorzichtigheid; hij mag de andere weggebruikers niet in gevaar brengen en zal dus aansprakelijk zijn voor een eventueel ongeval.

De **voetgangerslichten** zijn tweekleurig; ze stellen een voetganger voor die in beweging of onbeweeglijk is; ze hebben geen groen-rode fase meer, maar het groen begint te knipperen om het rood aan te kondigen. De oude voetgangerslichten blijven tot 1-1-1979 geldig; ze zullen waarschijnlijk vóór deze datum vervangen zijn.

Verkeerslichten boven de rijstroken.

Boven de verboden rijstrook brandt een rood licht in de vorm van een kruis; boven de veroorloofde rijstroken hangt een groene pijl die naar beneden gericht is. Deze tekens gelden van het ene kruispunt tot het volgende en moeten zodus na ieder kruispunt herhaald worden.

Verkeersknipperlichten.

Een alleen geplaatst oranjegeel knipperlicht of een oranjegeel knipperlicht van het driekleurige systeem betekent: voorzichtigheid! Het wijzigt de voorrangregeling niet (dus: voorrang van rechts, als er geen andere aanduiding is; de bestaande verkeerstekens in acht nemen).

In het oud regime — dat spijtig genoeg geldig blijft tot 1-1-1978 — bestond het groen licht samen met een oranjegeel knipperlicht. Deze nutteloze puzzel voor de autobestuurders die menen voorrang te genieten (door het groen) en die geen voorrang hebben, vermits dit teken gelijkstaat met het oranjegeel knipperlicht alleen, zal tenslotte ophouden te bestaan. Mochten de verantwoordelijke diensten ze maar zo vlug mogelijk wegnemen!

U kent de rode knipperlichten en de maanwitte knipperlichten aan de overwegen. Wij herinneren er hier aan dat de « kruisingen » overwegen zullen worden en dat sommige onder hen wellicht met die tekens uitgerust zullen worden, die zodoende veeleenvoudigd zouden worden.

II. De verkeersborden.

Het oude verkeersreglement deelde de verkeersborden in volgens hun vorm: zo waren er drie categorieën van borden. Het nieuwe verkeersreglement rangschikt ze — veel logischer — volgens het voorwerp. Hieruit volgt dat, voor het nieuwe reglement, de borden betreffende de voorrang geen gevaarsborden meer zijn en dat de borden betreffende het stilstaan en parkeren geen verbods- of gebodsborden meer zijn. (Noteren we terloops dat hierdoor niet alle onregelmatigheden in de bepalingen opgedoekt zijn: bord C 43, verbodsbord waarvan de verklaring luidt: « verbod te rijden met een grotere snelheid dan die welke is aangeduid », wordt een permissiebord wanneer het in een bebouwde kom ge-

plaatst is en een hogere snelheid aangeeft dan 60 km per uur).

In het middengedeelte van de nieuwe borden mogen geen bijkomende meldingen aangebracht worden dan hetgeen voorzien is. Deze meldingen, hetzij een opschrift of een symbool, mogen maar voorkomen op een onderbord met blauwe achtergrond dat onder het teken bevestigd is. De witte opschriften die thans voorkomen mogen tot 1-1-1979 blijven bestaan.

A. Gevaarsborden.

Deze tekens zijn altijd driehoeken, zoals in het oude reglement.

Als nieuwigheden vinden wij de tekens:

- A 11: uitweg op een kaai of een oever;
- A 25: plaats waar een fietspad uitkomt;
- A 29: doortocht van vee;
- A 35: overtocht van vliegtuigen op geringe hoogte;
- A 37: zijwind;
- A 49: kruising van een openbare weg door een of meer in de rijbaan aangelegde sporen.

Wat het teken A 5 betreft, dat een steile helling aanduidt, dit kwam zeer zelden voor vergeleken bij het teken A 3 dat een gevaarlijke daling aangeeft.

Men noteer dat de lengte van een gevaarlijke strook op een blauw rechthoekig bord aangeduid wordt, in een wit opschrift met 2 witte naar boven gerichte pijlen.

B. Verkeersborden betreffende de voorrang.

De verkeersborden betreffende de voorrang mogen boven de rijbaan herhaald worden.

Eén enkele nieuwigheid bij deze tekens: het bord B 5 (STOP) in de vorm van een achthoek dat reeds in talrijke landen in gebruik is. Het is zeker te verkiezen boven het oude, want door zijn eigenaardigheid is er geen verwarring mogelijk en trekt het meer de aandacht. Het oude verkeers-teken « STOP » mag tot 1 januari 1978 behouden worden.

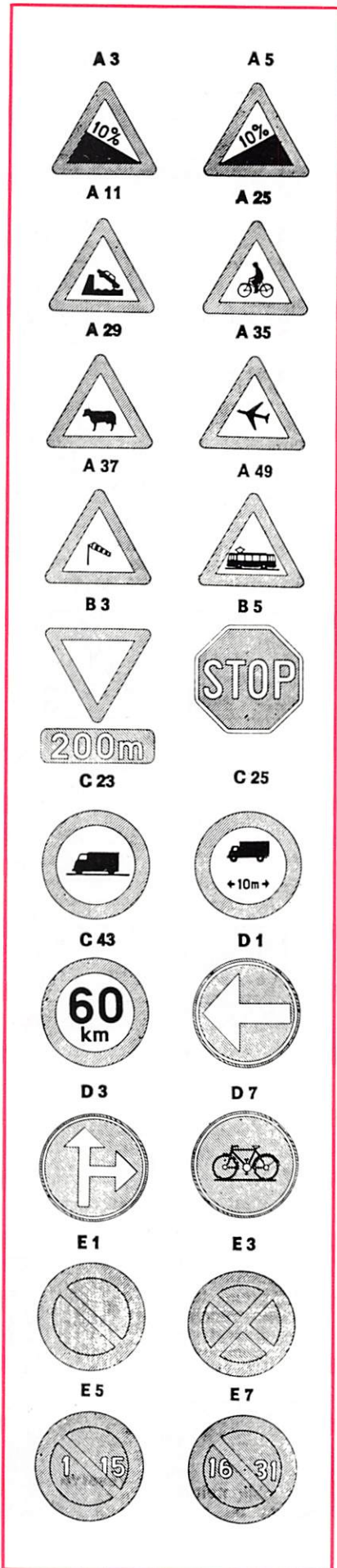
C. Verbodsborden.

Het betreft ronde borden, zoals in het oude reglement.

Algemene nieuwigheid: al deze tekens mogen aangeduid worden door een gelijkaardig verkeersbord, aangevuld met een onderbord dat de afstand aanduidt waarop het verbod begint.

Wij hebben twee nieuwe verkeersborden: C 23 en C 25 die respectievelijk dezelfde betekenis hebben als de tekens nrs. 38 en 39; deze laatste blijven geldig tot 1 januari 1978.

Hetzelfde geldt voor teken nr. 23 (a en b) dat eveneens geldig blijft tot 1-1-1978.



D. Gebodsborden.

Zoals de verbodsborden, mogen deze tekens aangekondigd worden door een gelijkaardig verkeersbord aangevuld met een onderbord dat bij benadering de afstand aanduidt waarop het gebod begint.

Wij hebben twee nieuwigheden :

- de variante van het verkeersbord D 1 (ons oud verkeersbord nr. 51) dat een gebogen pijl voorstelt : deze duidt schematisch de te verrichten beweging aan;
 - het verkeersbord D 3 dat de verplichting oplegt te kiezen tussen twee richtingen.
- Deze verkeersborden D 1 en D 3 variëren volgens de plaatsgesteldheid.

E. Verkeersborden betreffende het stilstaan en parkeren.

Hoewel men onze oude symbolen van de verkeersborden nrs. 33, 34 en 64 terugvindt, toch is de aangelegenheid betreffende het stilstaan en parkeren grondig herzien.

Wij hebben reeds kennis gemaakt met het omzeggens algemeen stilstand- en parkeerverbod langs de linkerkant van de rijrichting, met het invoeren en de reglementering van het halfmaandelijks beurtelings parkeren in gans een bebouwde kom en de veralgemening van de parkeermeters (artikels 23 tot 27).

De verkeersborden zijn afhankelijk van die nieuwe en ingewikkelde reglementering.

Een algemene regel beperkt evenwel de strekking tot een overdreven ingewikkeldheid, door enkel aanvullende opschriften te voorzien die eraan toegevoegd kunnen worden om de geldigheid van de tekens nader te bepalen of te wijzigen.

a) Geldigheid van de verkeersborden.

De geldigheid van de verkeersborden E 1 en E 3 (onze vroegere verkeersborden nrs. 33 en 34), E 5 en E 7 (die het verkeersbord nr. 33 met de melding 1-15 of 16-31 vervangen), E 9a (ons bord nr. 64), E 9b, c, d, e, f, g (betreffende het parkeren in bepaalde omstandigheden of voorbehouden aan bepaalde voertuigen) is beperkt wat de plaats betreft :

- zij gelden slechts aan de kant van de rijbaan waar ze geplaatst zijn;
- zij gelden vanaf het verkeersbord, in beginsel tot het volgend kruispunt, zoniet worden ze aangevuld met een langwerpige bord waarop een verticale pijl voorkomt die hetzij naar boven gericht is om het begin van de reglementering aan te duiden, hetzij naar beneden om het einde ervan aan te duiden, hetzij naar boven met een afstand, b.v. 20 m, om de korte afstand te vermelden waarop de reglementering geldt, hetzij een pijl met twee punten, naar boven en naar beneden, om een reglementering over lange afstand aan te duiden;
- de verkeersborden E 1 en E 3 verbieden stilstaan en parkeren zowel op de berm als op de rijbaan; de verkeersborden E 5 en E 7 verbieden zulks alleen op de rijbaan.

Men noteert dat onze vroegere gelijkaardige verkeersborden (nrs. 33 en

34), zoals trouwens de vroegere nrs. 35 en 36, een heel andere geldigheid hebben, vermits ze geldig zijn vóór het bord over 20 meter, of over 100 meter indien een ander bord er tegenover staat, met beide voorkanten naar elkaar toe; terwijl de nieuwe E 1, E 3, E 5 en E 9 gelden na het bord tot aan het volgende kruispunt of tot aan hetzelfde bord met een grote naar beneden gerichte pijl, die dus betekent « einde van het verbod ».

De oude verkeersborden blijven geldig tot 1-1-1979. Er zal geen verwarring mogelijk zijn tussen de oude en de nieuwe borden : de overheid zal hiervoor zorgen (door onder andere de palen van de nieuwe verkeersborden voor stationneer- of stilstaanverbod in oranje te schilderen).

b) Halfmaandelijks beurtelings parkeren in een bebouwde kom.

(Artikel 26). Het verkeersbord E 11 is het teken E 1 met de meldingen 1-15 en 16-31 in de blauwe zones. Het wordt boven het verkeersbord « bebouwde kom » aangebracht dat aan het begin van die bebouwde kom geplaatst is (F 1).

Wij herinneren eraan dat men van de 1ste tot de 15de moet parkeren langs de kant van de gebouwen met de onpare nummers, en langs de kant met pare nummers van de 16de tot de 31ste.

Opgelet ! Het is niet meer de oude regel « verboden te... » maar « men is verplicht » te parkeren langs de aangeduide kant.

Wanneer de straat maar aan één kant bebouwd is, waar de huisnummering onpaar is, wordt de overkant als paar beschouwd.

c) Zone met beperkte parkeertijd.

De verkeersborden E 13 en E 15 vervangen respectievelijk onze verkeersborden 42 en 71 (begin blauwe zone en einde), die tot 1-1-1979 geldig blijven.

De verkeersborden E 9a tot g mogen aangevuld worden met een onderbord waarop een parkeerschijf is afgebeeld (blauwe zones).

F. Aanwijzingsborden.

Over deze borden valt er weinig te zeggen. Ze zijn bijna allemaal bekend. De meeste waren reeds in gebruik onder het oude verkeersreglement. Andere, hoewel niet officieel, werden reeds gebruikt, zoals de verkeersborden die de nummering van de wegen aanduiden en de groene richtingspijlen voor de autosnelwegen. Als werkelijk nieuwe aanwijzingsborden pikken we uit deze verkeersborden :

- de borden F 9 en F 11 die het begin en het einde van een autoweg aanduiden;
- het aanwijzingsbord F 19 dat een weg met éénrichtingsverkeer aanduidt; dit teken vervangt het bord nr. 62, dat echter tot 31 december 1978 geldig blijft;
- de voorlopige voorwegwijzers van oranjegele kleur die tijdelijk gebruikt worden om aanduidingen te verschaffen tijdens werken : versmalling van de rijbaan, uitwijking, verandering van rijbaan door over de middenberm te rijden, enz.

Men noteert dat de aanwijzingsborden ook soms verbods- of gebodsborden zijn; dit is het geval met het verkeersbord F 1 (begin van een bebouwde kom), dat de snelheid tot 60 km/uur beperkt; met het verkeersbord F 5 (autosnelweg), dat de toepassing van speciale verkeersregels op de autosnelwegen met zich brengt (zoals het verbod voor bepaalde voertuigen om op die wegen te rijden, de verplichting er te rijden met een hogere snelheid dan 70 km/uur op horizontale weg); dit is ook het geval met het aanwijzingsbord F 9 (autowegen). Wij vermelden ook de aanwijzingsborden F 13, F 15 en F 17 die de keuze tussen bepaalde rijstroken voorschrijven.

III. Wegmarkeringen.

Het vroegere verkeersreglement noemde de wegmarkeringen: « op het wegdek aangebrachte tekens ».

A. Overlangse markeringen.

Al de gele lijnen, die wij kenden, zullen meestal door gelijkaardige witte lijnen vervangen worden.

De belangrijkste voor de veiligheid van het verkeer, met name de overlangse strepen die de rijstroken scheiden, zijn omzeggens ongewijzigd.

Men noteert evenwel dat de doorlopende witte streep niet meer zal mogen overschreden worden, zelfs om links af te slaan. Deze maatregel zal worden toegepast van 1 januari 1978 af. De doorlopende dubbele witte streep verdwijnt. Men merke eveneens op dat de onderbroken streep met korte en dicht bij elkaar getrokken trekken, die het naderen van een doorlopende streep aankondigt, door het verkeersreglement geregulariseerd wordt.

Tijdens werken mogen de witte overlangse markeringen door voorlopige markeringen vervangen worden: het zijn oranje spijkers. Als die spijkers op regelmatige afstanden van elkaar geplaatst zijn, hebben ze dezelfde betekenis als een doorlopende streep; als ze in kleine groepen geplaatst zijn, staan ze gelijk met een onderbroken of stippellijn.

Wanneer op een openbare weg, d.w.z. hetzij op de rijbaan, hetzij naast de rijbaan, twee overlangse onderbroken witte strepen voorkomen die niet ver genoeg van elkaar verwijderd zijn om een normale rijstrook aan te duiden, betekent dit dat we met een fietspad te maken hebben. Het ontbreken of het voorkomen van het verkeersbord D 7 (dat een fiets voorstelt) verandert niets aan de zaak.

Tenslotte mag de werkelijke rand van de rijbaan (einde van de asfaltverharding, de trottoirband of de boordsteen van een verhoogde berm) beter zichtbaar gemaakt worden door er een doorlopende witte streep op aan te brengen. Terwijl een brede witte streep zal worden gebruikt om de rand van de rijbaan af te beelden. Aan de andere kant van deze brede streep is de berm gelegen die voorbehouden is voor het stilstaan en parkeren, behalve op autosnelwegen en autowegen; men weet dat op deze laatste wegen parkeren en stilstaan verboden is, behalve het stoppen voor dringende ernstige redenen, ongeval of technisch voorval.

Er blijft slechts één enkele overlangse gele streep. Juister gezegd, is het een nieuwigheid wat de vorm betreft. Een onderbroken gele streep, gevormd door nogal korte gele trekken die afwisselen met even lange niet gekleurde spaties, die op de werkelijke rand van de rijbaan (trottoirband of boordsteen van een berm) aangebracht is, betekent een parkeerverbod.

Deze onderbroken gele lijn vervangt een doorlopende gele lijn die op dezelfde plaatsen is aangebracht. Deze laatste zal tot 1 januari 1978 geldig blijven, indien ze voor 1 mei 1976 aangebracht was. Laten we hopen dat de overheid zich zal haasten om ze door onderbroken strepen te vervangen naar de nieuwe norm.

We weten immers allemaal dat veel van deze strepen van het weer te lijden hebben en vlug vervagen. Wanneer we over enkele maanden nog overblijfsels van doorlopende gele strepen zullen zien, in meerdere of mindere mate zichtbaar, dienen we er dan wel of geen rekening mee te houden als zijnde een parkeerverbod? Naargelang de streep meer of minder vervaagd is, rijst de vraag of we te maken hebben met verf die verouderd is, ofwel of het betekent dat de reglementering op deze plaats werd afgeschaft.

Herinneren wij eraan dat de doorlopende gele lijn, getrokken om de werkelijke rand van de rijbaan aan te geven en een parkeerruimte af te bakenen (voortaan door een brede witte lijn te vervangen), eveneens van kracht mag blijven tot 1 januari 1978.

De dubbele doorlopende gele lijn wordt eenvoudig afgeschaft.

B. Dwarsmarkeringen.

Alleen de witte dwarsstreep, die de plaats aanduidt waar de bestuurders moeten stoppen, blijft bestaan.

De andere markeringen, die geel waren, worden wit (zoals de oversteekplaatsen voor voetgangers) en worden gewijzigd, zoals de oversteekplaatsen voor fietsen die afgebakend worden door twee strepen gevormd door witte parallellogrammen.

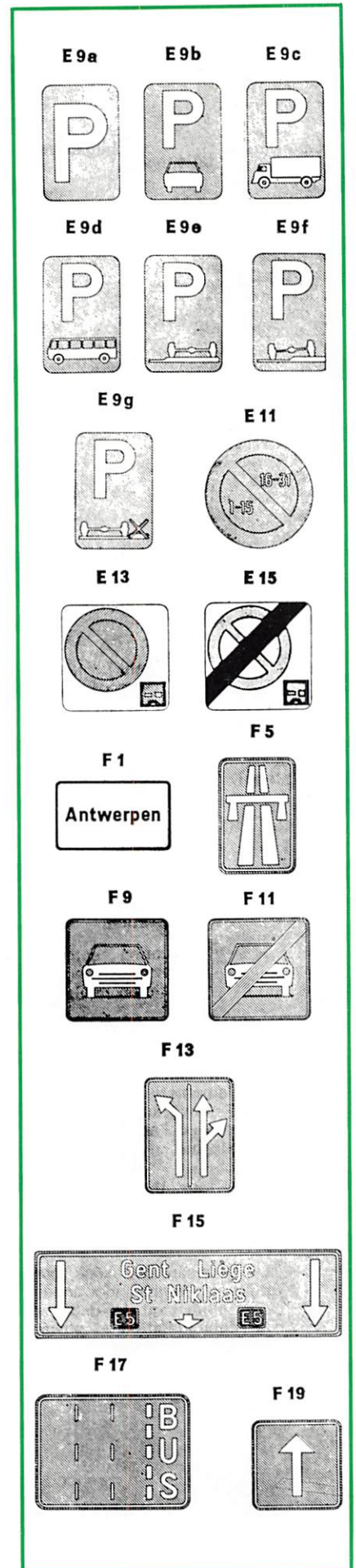
Om de doorlopende dubbele gele lijn gedeeltelijk te vervangen, vindt men op de plaats waar twee rijbanen samenkomen, een rij witte driehoeken die de plaats aanduiden waar de bestuurders, zo nodig, moeten stoppen indien ze moeten voorrang verlenen.

Het begin en het einde van een parkeerzone op de rijbaan worden afgebakend door witte dwarsstrepen, loodrecht op de as van de rijbaan of schuin, die tot aan de doorlopende brede witte streep lopen.

C. Andere markeringen.

Het verkeersreglement brengt feitelijk geen nieuwigheden op dit gebied, hoewel het oude reglement alleen maar voorsorteringsspijlen aan de kruispunten voorzag.

Sedert geruime tijd hebt u op de rijbanen de volgende aanduidingen kunnen bemerken, die nieuw zijn voor de code: pijlen die aan de bestuurder aankondigen dat hij van de ene rijstrook naar de andere moet overgaan,



meldingen die op de rijbaan aangebracht zijn : richtingen van de verschillende rijstroken, STOP (op de grond herhaald), zones die op de rijbaan afgebakend zijn aan de halten van trams en autobussen en waarop het woord « Trams » of « Bus » voorkomt, en, ten slotte, verkeersgeleiders.

*
**

We noteren dat, onder de pijlen aangebracht op de grond, wij de aanduiding niet meer vinden waardoor de bestuurder ertoe verplicht wordt de uiterste rechterkant te volgen om links af te slaan. Zo verdwijnt ook het verkeersbord nr. 97. Deze reglementering zal evenwel tot 1 januari 1978 blijven gelden.

Technische voorschriften.

In ons eerste artikel hebben we gezien dat de talrijke technische voorschriften, die in het verkeersreglement voorkwamen, eruit verwijderd werden, en op hun echte plaats, in het technisch reglement, opgenomen zijn, dat veel meer de constructeurs en de herstellende betreft dan de gebruikers.

Enkele voorschriften van die aard, die de bestuurder zelf moet in acht nemen, werden aan het einde van het reglement opgenomen.

Na te hebben herinnerd aan de grote algemene regel — spijtig genoeg te zeer veronachtzaamd — dat de bestuurders de uitrusting en organen van hun voertuig in goede staat van werking moeten houden en deze laatste voortreffelijk geregeld moeten zijn, somt het reglement deze enkele, aan de bestuurders opgelegde, voorschriften op, namelijk :

- 1) in de auto een gevaarsdriehoek, een blustoestel en een verbandkist bezitten;
- 2) een onderhouden en afgesteld voertuig hebben zodanig dat vermeden wordt :
 - de openbare weg te bevullen;
 - te veel lawaai te maken;
 - te veel rook te verspreiden;
 - luchtbezoedelende gassen te verspreiden die de toegelaten grenswaarden overschrijden;
- 3) binnen de bebouwde kommen de motor in vrijloopstand niet herhaaldelijk versnellen;
- 4) banden in goede staat bezitten, die overeenstemmen met de voorschriften, onder meer, verbod alleen op de vooras banden met radiale structuur te monteren en verplichting banden met dezelfde structuur op dezelfde as te monteren;
- 5) verbod opnieuw ingesneden banden te hebben;
- 6) verbod van spijkerbanden, verbod van kettingen, behalve bij sneeuw of ijzel;
- 7) verbod van gevaarlijke versierselen of toebehoren en verbod te rijden met beschadigd koetswerk waardoor de gevolgen van ongevallen kunnen verergeren.

L. COLLINS,
juridisch adviseur.

EERLIJK DUURT HET LANGST

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

ANTWERPEN

Antwerpen : Pirard E. (brieventas + 1.400 F + 60 gulden), Wauters W. (brieventas + 499 F).

Broechem : Mertens G. (handtas + 560 F).
Rumst : Ceulemans C. (geldbeugel + 4.690 F).

Turnhout : Van Gorp J. (brieventas + 1.058 F), Nuyts R. (brieventas + 900 F).

OOST-VLAANDEREN

Destelbergen : De Jaeger G. (2.250 F), Witgeers W. (640 F), De Cock R. (2.837 F), Van Hende G. (2.880 F).

Hamme : Maes A. (1.429 F).
Herzele : Royaert J. (1.095 F).
St-Niklaas : De Cock H. (10.955 F).

HENEGOUWEN

Charleroi : Coquelet J. (900 F), Berck A. (2.669 F), Niemegeert (660 F), Vostier A. (1.100 F), Senzee G. (brieventas + 2.523 F), Noël J. (3.422 F), Dufert C. (610 F), Vincent R. (fotoestel).

Doornik : Vanderzippe (brieventas + 8.060 F).

NAMEN - LUXEMBURG

Aarlen : Pierret A. (gouden aansteker).

Bouillon : Poirier V. (3.050 F).

Florennes : Chenu M. (tas + 7.430 F + identiteitspapieren).

Mehaigne : Cappe S. (1.310 F + documenten).

Morville : Alexandre J. (920 F + identiteitspapieren), Bouchat G. (1.400 F).

Namen : Donny J.P. (831 F), Greuze O. (628 F), Choukart F. (3.828 F + 520 F), Wanson R. (551 F).

Onoz : Verbeeck G. (1.499 F).

Wellin : Boreux A. (200 F).

LUIK

Bressoux : Rode R. (1.000 F).

Eupen : Servais R.J. (14.000 F), Crutzen R. (3.600 F).

Omaj : Dengis A. (11.402 F), Dejardin C. (600 F).

BRABANT

Evere : De Bœuf G. (dameshandtas + 1.300 F + check van 8.500 F).

Leuven : Toetenel E. (dameshandtas + 12.792 F), Van Goidsenhoven G. (geldbeugel + 1.906 F).

LIMBURG

Bilzen : Thewissen V. (brieventas + 1.200 F).

Bree : Gabriels J. (brieventas + 1.371 F).

Genk : Feyen F. (brieventas + 990 F).

Hasselt : Houbrechts J. (4.520 F), Vanstraelen F. (2.000 F), Gijbels L. (680 F).

Koersel : Put F. (728 F).

Laaken : Kathagen T. (500 F).

Maaseik : Ignoul L. (geldbeugel + 1.655 F), Hindrix H. (damesuurwerk).

St-Truiden : Derwael G. (1.876 F), Noelanders C. (handtas + 1.300 F).

WEST-VLAANDEREN

Knokke : Kempe H. (brieventas + 1.000 F + 200 F.F.), Degraeve J. (brieventas + 700 F), Devinck J. (brieventas + 1.530 F), Haerincq D. (brieventas + 5.500 F), Janssens R. (brieventas + 4.095 F).

Kortrijk : Melsens V. (brieventas + 700 F), Vandeputte M. (handtas + 1.100 F), Verbeke R. (geldbeugel + 1.527 F).

Oostende : Lemarcq D. (handtas + 1.280 F), Lemarcq D. (geldbeugel + 9.500 F), Naessens R. (handtas + 2.328 F), Danneels Y. (fotoestel), Warmoes J. (840 F), Cloet M. (handtas + 11.097 F), Pille J. (handtas + 1.104 F), Counye H. (handtas + 16.200 F), Hallemeesch R. (tas + radio), Santens A. (nieuwe boekentas), Demets F. (brieventas + 742 F), Nierynck R. (handtas + 566 F), Vanhaecke D. (brieventas + 1.060 F), Steen L. (fotoestel + 11.000 F), Vandeveld R. (brieventas + 500 F).

HET NIEUWE SCHOOLJAAR.

Zij zijn met meer dan 2,2 miljoen

Meer dan 2,2 miljoen schoolkinderen bezoeken de inrichtingen voor fröbel-, lager en middelbaar onderwijs. Deze schoolkinderen zullen binnenkort praktisch terzelfder tijd naar school gaan.

We zullen ze plotseling op onze wegen, die een beetje verlaten waren tijdens de vakantiemaanden, terugvinden. Het verkeer zal hier uitermate de invloed van ondergaan. De ongevallenrisico's zullen evenredig toenemen.

Er zullen onder deze kinderen slachtoffers vallen. U wilt er niet verantwoordelijk voor zijn, ongetwijfeld. Alleen reeds het idee bij dergelijke ongevallen betrokken te zijn, zelfs zonder enige verantwoordelijkheid, boezemt u afkeer in. Dit is menselijk.

Handel bijgevolg dienovereenkomstig.

Denk aan de gevaren die de kinderen bedreigen : uw kind, dit van anderen, van uw burens, uw kennissen en vrienden.

Wanneer u kinderen opmerkt en op iedere plaats die u gevaarlijk acht : verdraag !

VAART MINDEREN, SPAART KINDEREN.

Een grote veiligheidscampagne

ORDE = VEILIGHEID

Voor de 4de maal organiseert de Algemene Dienst voor Veiligheid een campagne met als thema « Orde = Veiligheid »! De orde vormt inderdaad de basis van de actie voor de voorkoming van ongevallen, omdat zij van aard is een groot aantal risico's en gevaren uit te schakelen.

Tijdens de maanden september en oktober zal een afvaardiging van de Algemene Dienst de meeste buurtspoorweginstallaties bezoeken om er zich ter plaatse rekenschap van te geven of alle gewenste schikkingen werden getroffen ten einde de orde te laten heersen.

Het gaat er dus om te waken over het vrijmaken van de doorgangswegen, het verwijderen van alle onnodige voorwerpen, het onderhoud van de sociale en sanitaire installaties, een aangepaste signalisatie van de hindernissen, het besteden van zorg aan het afficheren, enz.

Er dient ook bijzonder aandacht besteed te worden aan de werkposten, het gereedschap, het materieel voor de bestrijding van brand, de verbanddozen, de kleerkasten...

VOOR UW VEILIGHEID, ZORG VOOR ORDELIJKHEID.

De tentoonstelling « Het gemeenschappelijk vervoer en de Belgische industrie »

Naar aanleiding van het binnenkort in gebruik nemen van de Brusselse metro zal een tentoonstelling met als thema « Het gemeenschappelijk vervoer en de Belgische industrie » georganiseerd worden in de stelpplaats van de M.I.V.B., Tervurenselaan, St.-Pieters-Woluwe.

De voornaamste maatschappijen voor gemeenschappelijk vervoer zullen er onder een gepaste vorm hun verwezenlijkingen en activiteiten voorstellen. De N.M.V.B. zal er goed vertegenwoordigd zijn.

Wat de Belgische industrie betreft, zij zal in het licht stellen hoe en door welke middelen zij bijgedragen heeft tot de werkzaamheden van de maatschappijen voor openbaar vervoer.

Alle bijzonderheden aangaande deze tentoonstelling zullen te gelegener tijd door de pers gepubliceerd worden.

ONS VAKANTIETEHUIS « ZONNEBLOEM » WERD VERGROOT



Sedert begin van dit jaar werd ons vakantiehuis langs de zeedijk uitgebreid. De uitgevoerde verbouwwerken zijn buitengewoon geslaagd, getuigen trouwens allen die de vroegere toestand hebben gekend.

De uitbreiding werd verwezenlijkt over de ganse breedte van het vakantiehuis, tot aan de 1ste verdieping. De gevel werd bekleed met kunstmatige witte steen, waarin een grote ingang deur en grote ramen goed tot hun recht komen. Een tegen de wind beschermd en voor de vakantiegangers toegankelijk terras werd aangelegd. Het is omgeven met een borst-wering samengesteld uit glazen panelen, verwerkt in kaders van genodiseerde aluminiumprofielen.

De verbouwwerken vereisten ook een aanpassing, op het gelijkvloers, van de gevel aan de Meeuwenlaan, tot

aan de hoofdingang. De ramen en de ingang deur werden vernieuwd.

Vanuit de inkomhal van de zeedijk geeft een trap toegang tot het gelijkvloers, waar het salon en de bar aanzienlijk vergroot en gemoderniseerd, een mooi uitzicht geven op de zee. Vanuit de bar kan men rechtstreeks naar de eronder gelegen speelzalen.

Een andere trap en ernaast een hellend vak voor de kinderrijtuigen leiden eveneens naar de onderverdieping.

Voor de indeling van de lokalen, alsmede voor hun afwerking en decoratie werden werkelijk gelukkige oplossingen gevonden.

Kortom, het is een verwezenlijking die zeker zal gewaardeerd worden door de talrijke vakantiegangers van « Zonnebloem ».

