

# ONZE BUURTSPOORWEGEN

---

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

---



Enkele N.M.V.B.-autobussen voor het busstation van Charleroi (Zuid).  
(Foto E. Roels)

# 50 JAAR N.M.B.S.

Op 10 juni 1976 vierde de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen haar vijftigjarig bestaan. Te dezer gelegenheid werden (en worden) in heel het land talrijke plechtigheden en « open-deurdagen » georganiseerd. Sommige ervan zullen nog in november 1976 doorgaan.

De N.M.B.S. werd bij de wet van 23 juli 1926 opgericht. De Staat trouwde haar voor een periode van 75 jaar de *exploitatie* toe van de Belgische spoorwegen. Hierbij dient onderstreept te worden dat de Staat dus eigenaar was en nog is van het spoorwegnet en van het rollend materieel.

Oorspronkelijk exploiteerde de Staat zelf het net dat hij besloten had aan te leggen vanaf de eerste dagen van de onafhankelijkheid van ons land in 1830. De eerste spoorweglijn van België en van het vasteland, nl. tussen Brussel en Mechelen, werd reeds op 5 mei 1835 ingehuldigd.

Tussen 1835 en 1843 werden door de Staat de belangrijkste lijnen van het land aangelegd en geëxploiteerd. Het net was 559 km lang en bediende de voornaamste steden, de grote industriële centra en de hoofdverbindingpunten met het buitenland. Tussen 1845 en 1870 legde de Staat nog slechts drie lijnen aan en gaf voor de aanleg en exploitatie van de andere spoorweglijnen vergunning aan de privé-industrie.

Van 1870 af spoorden economische en politieke redenen de Staat aan om opnieuw alle lijnen van het spoorwet onder zijn hoede te plaatsen. Deze politiek, systematisch door de Staat aangenomen, werd van 1926 af door de N.M.B.S. voor rekening van de Staat voortgezet. De naasting van de laatste privé-lijn, nl. Brussel - Tervuren, had in 1959 plaats.

Reeds vóór 1926 werden ontwerpen voor een autonomie van de Belgische spoorwegen bestudeerd. Er was een uitzonderlijk grote financiële crisis nodig om de toenmalige Regering ertoe doen te besluiten alle activa, door de spoorwegen vertegenwoordigd, te mobiliseren. Ingediend op 8 juli 1926 werd het wetsontwerp aangaande de oprichting van de N.M.B.S. zeer snel onderzocht en goedgekeurd. Het werd reeds op 23 juli 1926 door de Koning ondertekend.

Hoewel de N.M.B.S. een maatschappij is die bij wet werd opgericht, vertonen haar beleidsorganen schijnbare gelijkenissen met die van naamloze vennootschappen. Men treft er inderdaad in aan: een algemene vergadering van aandeelhouders, een Raad van Beheer, bestaande uit 21 leden, een college van zes commissarissen en een directeur-generaal.

De wetgever heeft in 1926 de gemeenschap willen beschermen, een-deels tegen de misbruiken die konden voortvloeien uit het monopolie op vervoergebied waarover de Maatschappij beschikte, anderdeels tegen de mogelijke aftakeling van een onontbeerlijke nationale uitrusting. Daarom werden aan de N.M.B.S. bepaalde verplichtingen en uitzonderingstoestanden opgelegd:

- zij mag haar tarieven niet verhogen zonder toestemming van de Regering;
- zij kan door de Regering verplicht worden haar tarieven te verlagen;
- zij moet ervoor zorgen dat de uitrusting het verkeer kan opvangen;
- zij mag enkel met machtiging van de Koning lijnen afschaffen of de exploitatie ervan stopzetten;
- zij mag slechts leningen aangaan indien zij daartoe bij een wet gemachtigd wordt;
- zij mag niet vrij en alleen haar afschrijvingen bepalen;
- de spoormannen die van de Staat naar de N.M.B.S. overgingen, moesten hun stabiliteit van betrekking en hun stelsel van bezoldigingen en pensioenen behouden;
- zij moet de belangen van 's lands economie vrijwaren.

Tijdens haar 50-jarig bestaan gingen deze verplichtingen en uitzonderingstoestanden voor de N.M.B.S. een steeds zwaardere handicap uitmaken, naarmate haar monopolie van 1926 aangetaast werd door de buitengewone ontwikkeling van het vervoer over de weg, de waterwegen en in de lucht.

Aan deze evolutie heeft de N.M.B.S. het voorbijgestreefd en verouderd apparaat, dat de Staat haar in 1926 overgedragen had, moeten aanpassen, en dit op een ogenblik dat het land de gevolgen van de eerste Wereldoorlog begon te boven te komen.

Aan de hand van de hierna volgende gegevens kan men zich — weliswaar summier — een idee vormen over de enorme veranderingen die sindsdien aan de spoorwegexploitatie werden aangebracht.

Daar het behoud van bepaalde lijnen economisch niet meer te rechtvaardigen was, werd de lengte van het net van 5.079 km tot 3.998 km teruggebracht. Ook werden in 1926 alle lijnen door middel van stoomtractie geëxploiteerd, terwijl het huidige geëlektrificeerde net zich over 1.286 km uitstrekt.

Op 5 mei 1935, precies honderd jaar na de inhuldiging van de eerste spoorweglijn Brussel - Mechelen, werd de eerste geëlektrificeerde lijn, nl. Brussel - Antwerpen, in gebruik genomen. De exploitatie van deze lijn werd verzekerd door middel van motorrijtuigen.

In de vijftiger jaren deden de eerste diesellocomotieven hun verschijning op het net. Op 20 december 1966 reed voor de laatste keer een stoomtrein, nl. op het vak Aat - Denderleeuw.

Ondanks het veralgemeend gebruik van de auto, vervoert de N.M.B.S. heden meer reizigers dan in 1926: de jongste jaren ca. 8 miljard reizigers/km per jaar.

De verbetering van de dienst, het voornamelijk inleggen van elektrische motorrijtuigen en de uitschakeling van de vroegere houten rijtuigen, waarvan het laatste in 1966 uit dienst werd genomen, hebben in ruime mate bijgedragen tot de modernisering van het reizigersvervoer. In 1926 had de Staat 9.319 houten rijtuigen aan de N.M.B.S. overgedragen.

Op 4 oktober 1952 werden de eerste twee sporen van de Noord-Zuidverbinding in gebruik genomen en in 1954 waren de zes sporen in dienst. Thans is de Noord-Zuidverbinding op de piekuren verzadigd; sommige sporen worden door 19 treinen per uur bediend. De verbinding heeft een grote invloed uitgeoefend op de spoorwegbediening niet alleen van Brussel zelf maar ook van het hele land.

Op internationaal vlak werden in het jaar 1957 voor het eerst de Trans-Europ-Expresstreinen (T.E.E.) ingelegd; dit zijn sneltreinen waarvan de samenstelling niet verandert. Maar reeds in 1956 hadden de T.A.A.-treinen (de autoslaaptreinen) hun verschijning gedaan.

	1926	1976
Lengte van het net	5.079 km	3.998 km
Geëlektrificeerd net	0 km	1.286 km
Verkeer (in miljarden verkeerseenheden)	13,7 (1927)	15,0 (1975)
Tractievoertuigen of motorvoertuigen	4.627	1.681
Rijtuigen	9.319	2.379
Wagens	123.540	47.917
Personeel	116.133	59.931

Wat het goederenvervoer betreft, ver- toonde het verkeer tussen 1926 en 1976 onregelmatige schommelingen van 5 tot 9 miljard ton/km. Het verlies van het vervoer van 10 miljoen ton steenkolen, ingevolge het afnemen van het gebruik van die brandstof, werd gecompenseerd door nieuwe verkeers- stromen.

Van 1926 af nam de N.M.B.S. zich voor de wagens te standaardiseren, het laadvermogen ervan te vergroten, de toegelaten snelheid te verhogen en meer veiligheid te waarborgen. In dit verband dienen vermeld te worden: het inleggen van de Trans-Europ- Expressgoederentreinen (T.E.E.M.) en, sinds 1965, het gebruik van containers (200.000 eenheden in 1975). De gemid- delde laadcapaciteit per wagen werd verdubbeld: zij werd opgevoerd van 16,1 ton in 1926 tot 33,2 ton einde 1975.

De interne verbeteringen behelzen o.a. de modernisering van de triër- stations en van de aldaar toegepaste arbeidsmethodes, het beheer van het goederenverkeer met computers en de bouw van containerterminals te Ant- werpen, Châtelineau, Bressoux en Zee- brugge.

Om zich een idee te vormen van de technische evolutie van het rollend materieel, moet men alleen maar terug- denken aan de treinen van 1926, met hun weinig krachtige locomotieven, hun lange sliert rijtuigen of wagens en het talrijke besturings- en begeleidings- personeel, en deze met de treinen van nu vergelijken.

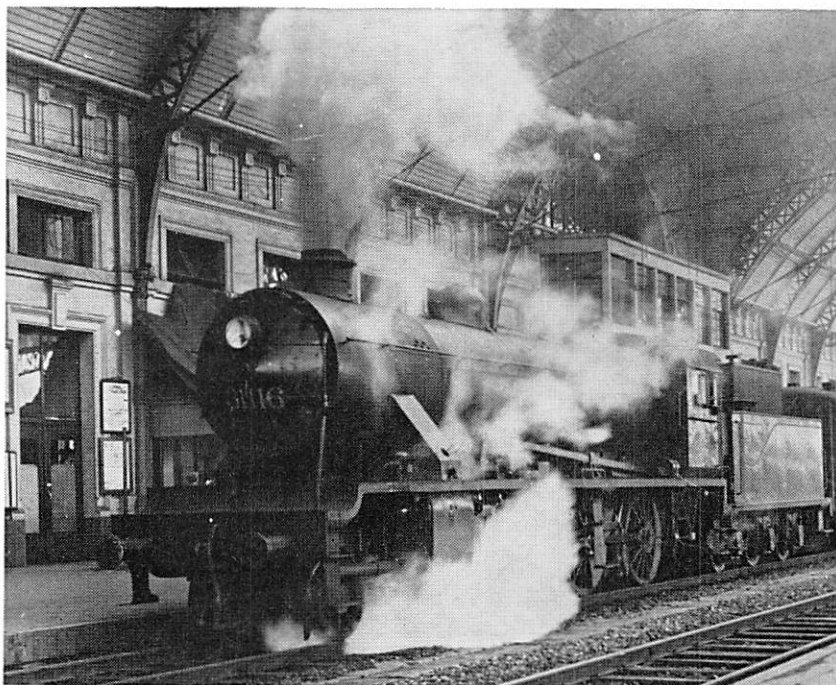
In 1947 verschenen de eerste elek- trische locomotieven op het net. Daar de elektrische tractiesystemen, aange- nomen bij ons en in onze buurlanden, van mekaar verschilden, werden door de N.M.B.S. achtereenvolgens twee- stroomrijtuigen (in 1957), driestroomrij- tuigen (in 1963) en vierstroomrijtuigen (in 1966) ingelegd.

In 1968 werd als « wereldpremière » een elektrisch motorrijtuig met ge- controleerde gelijkrichter (thyristor) in gebruik genomen; sinds 1970 zijn alle nieuwe motorrijtuigen hiermede uitge- rust. In 1975 werden de eerste loco- motieven met thyristoren ingelegd.

Sedert 1926 werd een belangrijke vooruitgang geboekt op vele andere gebieden: de onderhouds- en herstel- lingswerkplaatsen, het spoor met zijn werktuigen voor het mechaniseren van het werk, de seininrichting, de vaste installaties voor de elektrische tractie, de televerbindingen, de overwegen, de informatica, enz.

De N.M.B.S. is eveneens geconfron- teerd geweest met het vervoer van reizigers over de weg. Op bepaalde lijnen met zeer weinig verkeer, waar- door het gebruik van reizigerstreinen zeer duur uitviel, werden deze treinen door autobussen vervangen. Van 1934 af werden 8 autobusdiensten, « ver- vangingsautobusdiensten » genoemd, geëxploiteerd over een net van 169 km. In 1975 hadden de vervangings- autobusdiensten, waaraan de aanvul- lingsautobusdiensten in de na oorlogse periode werden toegevoegd, volgende omvang gekregen: 177 diensten, over een net van 8.120 km.

Het geheel van leveringen, diensten



Deze locomotief van het type 31 was in 1920 in dienst. (Foto N.M.B.S.)

en werken dat de N.M.B.S. aan derden toevertrouwt, draagt voor een belang- rijk deel bij tot de economische acti- viteit van het land. In 1975 beliep het bedrag hiervan meer dan 12 miljard F, hetgeen overeenstemt met een hoeveel- heid arbeid die volstaat om 10.000 per- sonen een jaar lang werk te verschaf- fen.

Wat de toekomst betreft, wil de N.M.B.S., ten laste van de Staatsbe- groting, voor ongeveer 40 miljard F in vijf jaar investeren. Deze inspanning zal na 1980 voortgezet worden ten einde de infrastructuur op ruime schaal te moderniseren door de elektrificatie van ongeveer 400 km lijnen, de aan- passing van het spoor met het oog op de veralgemening van de snelheid der

treinen tot 140 km per uur, de ver- betering van de bediening van de grote agglomeraties door de aanleg van bij- komende sporen, de automatisering van talrijke overwegen en de uitbrei- ding van spoorweginstallaties in de havens en industriezones.

Parallel hiermee zal de N.M.B.S., voor de periode 1976-1980, ca. 50 mil- jard F bestemmen voor de vernieuwing van het rollend materieel, de moder- nisering van de seininrichting, de werkplaatsen, de uitrusting van het spoor en de stations.

Laten wij de wens uitspreken dat de N.M.B.S. moge beschikken over de financiële middelen om dit uitgebreid programma binnen de voorziene ter- mijn te verwezenlijken.



De meest recente elektrische locomotief en een nieuw elektrisch motorrijtuig naast mekaar. (Foto N.M.B.S.)

## GROEP OOST-VLAANDEREN DE 1.000 DAGEN ZONDER ONGEVAL VAN PLOEG Nr 6



Op zaterdag 26 en zondag 27 juni 1976 werd door ploeg nr. 6, bestaande uit de agenten (beweging) van de stelplaatsen Herzele, Hofstade en Oudenaarde, de 1.000 dagen zonder ongeval met werkverlet gevierd.

De h. De Smet G., diensthoofd voor veiligheid, verklaarde telkens de vergadering te 15 uur voor geopend. Hij verwelkomde de aanwezigen en feliciteerde de agenten voor het bekomen resultaat. Hij legde er de nadruk op dat het reeds de derde maal is dat de 1.000 dagen bereikt worden en drukte de hoop uit dat men deze keer de 2.000 dagen zou behalen.

Hierna kwam de h. Follon, adjunct-eerste inspecteur, namens de Algemene Dienst voor Veiligheid aan het woord. In een bondige toespraak feliciteerde hij allen die zich ingespannen hebben voor het mooie resultaat. Hij herinnerde de agenten eraan de veiligheidsvoorschriften steeds na te leven en in een geest van solidariteit te ijveren om nog betere uitslagen te bekomen.

Een speciaal woord werd tot de jongeren gericht daar deze meer neiging hebben tot het nemen van risico's, wat onvermijdelijk de ongevallen in de hand werkt. Hij citeerde een paar regels uit een veiligheidsblad, waarin de agenten een tip konden vinden om hen te helpen in het streven naar de 2.000 dagen.

Intussen was er op de tafels een eerste verfrissing verschenen welke door de agenten ten zeerste geapprecieerd werd.

Daarna nam de h. Vervaeet, eerste ingenieur-groepschef, het woord. Hij sprak zijn lof uit voor de medewerking van de algemene en plaatselijke Veiligheidsdienst. Nochtans zou het werk van die diensten vruchteloos zijn indien de agenten de veiligheidsgeest niet hadden. Hij was ten zeerste verheugd over het bekomen resultaat en feliciteerde de agenten van ploeg nr 6, die hij de vaandeldragers van de provincie noemde. De laatste jaren was het steeds deze ploeg die zich op het gebied van veiligheid deed opmerken. Hij drong erop aan verder eendrachtig samen te werken en de meeste oplettenheid aan de dag te leggen om toch eens de 2.000 dagen te bereiken.

Tot slot ging de h. Vervaeet over tot de overhandiging van een passend geschenk aan de agenten en hun echtgenote. De aanwezigen genoten dan van een lichte maaltijd, die op een keurige en onberispelijke wijze door het personeel van « Zonnebloem » was bereid. Bij het drinken van een glas bier en bij orgelmuziek werden nog een paar gezellige uurtjes doorgebracht.

Vooraleer afscheid te nemen werd namens het personeel door de h. Vandensteen A., AB-bestuurder-ontvanger, een dankwoord uitgesproken.

## 5.000 DAGEN

Nog geen jaar geleden kondigden wij in « Onze Buurtspoorwegen » (nr. 179, november-december 1975) de uitzonderlijke prestatie aan van de ploeg van de Beweging van Eupen en Warzée, die de 5.000 dagen zonder ongeval met werkverlet had bereikt. Het ging hier om een uniek feit.

Met genoegen hebben wij enkele weken geleden vernomen dat een tweede ploeg, deze van de werkplaats te Kuregem, op 7-8-1976 dezelfde krachttoer verwezenlijkt heeft. De agenten van betrokken ploeg hebben geen ongeval met werkverlet meer gekend sinds 14 jaar. Is dit niet verheugend? Hoeveel leed en ongemakken werden aldus vermeden. Het is te wensen dat alle ploegen het zover brengen.

Onze hartelijke felicitaties gaan naar de leden van deze ploeg voor het bereikte succes, waaraan hun nooit af latende inspanningen zeker niet vreemd zijn. Wij zullen kortelings een verslag publiceren van het welverdiende feest dat voor hen zal gehouden worden.

## SLECHT WEDER SNELHEID MATIGEN

De automobilist heeft een heilige schrik voor ijsel, sneeuw, en ook, maar dan in mindere mate, voor mist. Om de regen bekommert hij zich doorgaans te weinig. En nochtans worden de remafstanden op een nat wegdek dubbel zo lang.

Denk eraan dat de wegen dikwijls bedekt zijn met een laagje vuil :

- olie voortkomende van het motorblok en de smeerpunten;
- rubber van de banden;
- bezinksels uit de carburator;

- asfaltdeeltjes;
- modder, stof enz.

Deze rotzooi zet zich vast in de tekeningen van de banden en vermindert hun wegvastheid. Wanneer het begint te regenen, is het gevaar het grootst. Het vermelde goedje vormt met het water een glibberig bijna zeepachtig mengsel, dat slechts na verloop van tijd verdwijnt.

Bestuurders, bij regenweder, matigt de snelheid en voorkomt de remmingen, vooral bij het begin van stortregens.

## WIELERKAMPIOENSCHAP VAN WALLONIË

Zaterdag 14 augustus 1976 ging te Florennes, onder een stralende zon, het wielerkampioenschap van Wallonië voor personeelsleden van de N.M.V.B. door.

Dit sportgebeuren, dat voor het eerst plaats had, kende een onverhoopt succes. In een sfeer, de criteriums voor beroepsrenners waardig, stelden 19 deelnemers zich op voor de wedstrijd voor de meer dan 35-jarigen en 28 renners namen deel aan de wedstrijd voor de minder dan 35-jarigen. Deze deelnemers kwamen van Oostende, Diksmuide, Brugge, Aarlen, Namen, Charleroi...

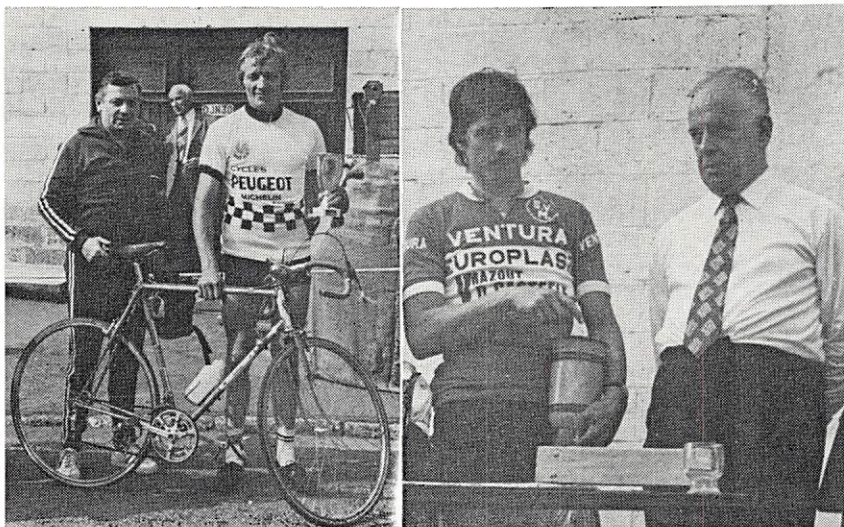
Voor de start feliciteerde de h. Chantraine, bewegingschef, de oudste renner, nl. de h. Balza (57 jaar) van de stelplaats te Charleroi. Er werd hardnekkig gestreden in beide wedstrijden over een circuit van 3 km in de kronkelende straten van Florennes.

Aankomsten :

a) wedstrijd voor de meer dan 35-jarigen :

1) J. Balcaen van Kortrijk; 2) E. Farazijn van Diksmuide; 3) H. Roels van Asse...; F. Poncelet van de stelplaats Aarlen, 4e geklasseerd en eerste Waalse renner, kreeg de beker van Kampioen van Wallonië;

b) wedstrijd voor de minder dan 35-jarigen :



Links, de kampioen van Wallonië in de categorie van de meer dan 35-jarigen, de h. F. Poncelet, van de stelplaats Aarlen. Rechts, de kampioen van Wallonië in de categorie van de minder dan 35-jarigen, de h. L. Charlier, van de stelplaats Florennes.

1) Rosseel van Oostende; 2) Huygens van Westerlo; 3) Andries van Tielt...; L. Charlier van Florennes, eerst geklasseerd Waals renner, verwierf de titel van Kampioen van Wallonië.

Een bijzondere vermelding verdienen de organisators, die zich gedurende verscheidene weken gewijd hebben

aan de voorbereiding van dit kampioenschap. Het comité was samengesteld uit loon- en weddetrekkende agenten van de Beweging en de Werkplaats van de streek van Florennes. Politie en brandweerlui van Florennes stonden in voor de veiligheid op het circuit.

## WIELERKAMPIOENSCHAP VAN BRABANT 1976

Op 29-8-1976 werd te Tielt het wielerkampioenschap van Brabant voor personeelsleden van de N.M.V.B. betwist. Qua aantal deelnemers (57) en toeschouwers en ook het weer, werd het een volslagen succes.

In de wedstrijd voor deelnemers van meer dan 35 jaar, waarvoor 29 renners hun rugnummer hadden afgehaald, lagen na een paar ronden Roels en Balcaen een 200-tal meter voorop. Hoe hard Farazijn ook zijn best deed om dit duo op het heuvelachtige parcours bij de lurven te kunnen vatten, het was beter aan de galg. Roels won ten slotte het pleit na een adembenemende spurt, Balcaen werd eervol tweede en Farazijn volgde op een 150 m. Klasseerden zich vierde en vijfde : Cockaerts, die bewees zijn bijnaam « Leeuw van Brabant » niet te hebben gestolen, en Verstraten.

Voor de wedstrijd voor deelnemers van minder dan 35 jaar, over een afstand van 75 km, hadden zich 28 renners ingeschreven. Hier ook maakte de premiënregen er een harde strijd van. Spoedig lagen de favorieten voorop : Andries, Rosseel, Vandewoestyne, Deckers, enz. Half wedstrijd was het Brams die het vuur aan de lont stak. De favorieten reageerden en bleven bijeen,

tot plots Andries van Tielt het hazepad koos om als kampioen van Brabant de eindstreep te overschrijden. Kwamen na hem over de finish : Rosseel (2e), Vandewoestyne (3e), Deckers (4e) en De

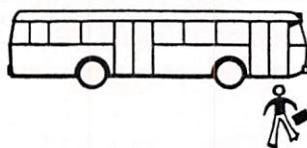
Keyzer (5e).

Na deze mooie dag gaven de organisators er zich rekenschap van dat de stoutste verwachtingen waren overtroffen.



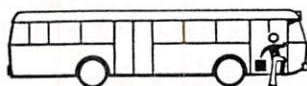
Overhandiging van de winnaarstrui aan de h. Andries, kampioen van Brabant in de categorie van de minder dan 35-jarigen.

**Uw  
veiligheid  
is  
onze zorg,  
zij  
moet ook  
de uwe zijn**



### Voor het Instappen

- Wacht rustig op de volledige stilstand van de autobus of van de tram.
- Neem behoorlijk plaats op het perron, het trottoir of de verhoogde berm, indien er een is.
- Speel niet op de plaats voorbehouden aan de halte van de autobus of op de trasporen.



### Tijdens het instappen

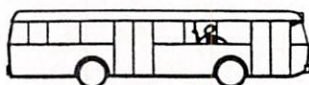
- Stap kalm in.
- Gebruik de handvatten.



Bij het begin van het nieuwe schooljaar ging de bijzondere aandacht weer naar de schoolgaande jeugd in het kader van het voorkomen van de verkeersongevallen.

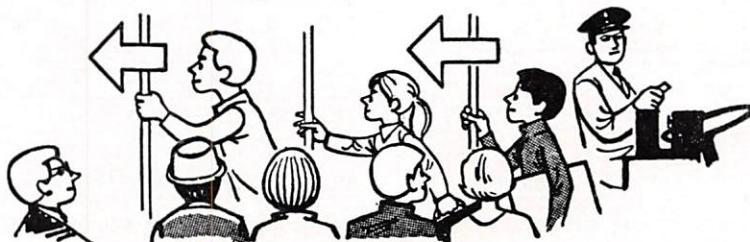
De Hoge Raad voor de Verkeersveiligheid had dan ook een grootse campagne georganiseerd onder het thema « Kinderen in het verkeer », die loopt van september tot het einde van het jaar.

De N.M.V.B., die dagelijks het vervoer onderhoudt van duizenden schoolgaanden en bezorgd is om hun veiligheid, heeft aan al de schoolabonnees een speciaal vouwblaadje overhandigd, waarin de volgende raadgevingen werden opgenomen.



### Na het instappen

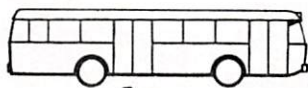
- Als er geen zitplaatsen meer beschikbaar zijn, schuif dan door naar achter, zo nodig, tot voorbij de middendeur om plaats te maken voor de reizigers die aan de volgende haltes instappen.
- Houd je goed vast aan de handvatten.





### Tijdens het uitstappen

- Stap kalm uit en duw vooral de persoon niet die je voorafgaat; hij zou een ernstige val kunnen doen.
- Gebruik de handvatten.



### Na het uitstappen

- Verwijder je van het voertuig om elke aanraking te vermijden bij het vertrek.
- Loop niet voor of achter het stilstaand voertuig door; denk eraan dat elk ogenblik een auto kan opduiken.



Aandacht bestuurders !

Deze oproep tot meer veiligheid geldt ook voor u. Als bestuurder kunt u in grote mate bijdragen tot het voorkomen van ongevallen met deze reizigers door een stipte toepassing van de verkeersregels, door een matige snelheid nabij de halteplaatsen, door het vermijden van onnodig bruusk remmen, door een bijzondere aandacht bij het openen en het sluiten van de deuren.

Het nakomen van deze plichten is niet altijd gemakkelijk en wordt soms geremd door gemakzucht of het gebrek aan overtuiging dat het werkelijk noodzakelijk is.

Wie zegt dat alleen « de anderen » daarvoor moeten instaan, ontloopt zijn eigen verantwoordelijkheid.

Wacht niet hiervan bewust te worden tot de dag dat u betrokken zijt in een ernstig ongeval.

## Beeldhouwer Dolf Ledel overleden

Dolf Ledel, beeldhouwer en medailleur, is op 83-jarige ouderdom overleden. Hij is de maker van de gedenkpenning die aan alle personeelsleden met meer dan 35 jaar dienst uitgereikt wordt.

De voorzide van deze herinneringsmedaille geeft een reproductie weer van het haut-reliëf in witte steen, opgericht in de erehal van het gebouw van het Hoofdbestuur.

In de hal van ons aan het Hoofdbestuur belendend gebouw, waar de Administratie van het Zeewezen gevestigd is, bevindt zich een ander werk van Dolf Ledel, nl. « De Vlam », dat « de rail herboren uit zijn as » voorstelt en gecreëerd werd naar aanleiding van de oprichting van dit bouwwerk. Een belangrijk gedeelte van zijn creaties wordt in binnen- en buitenlandse musea bewaard.

Dolf Ledel was een groot beeldhouwer wiens werken o.a. te Madrid en Helsinki onderscheiden werden.

## UW VEILIGHEID IN HET DONKER

Voor uw veiligheid in het donker, draag een lichtweerkaatsend kledingstuk of breng reflecterend materiaal aan. U wordt zichtbaar voor de automobilisten vanop 135 m afstand; zij zullen nog kunnen remmen of tijdig manoeuvreren om u te vermijden.

Of het nu gaat om scholieren, voetgangers, fietsers of bromfietzers, allen hebben er het grootste belang bij zich te beschermen door middel van lichtweerkaatsende materialen. Volgens de Belgische statistieken gebeurt 75 % van de dodelijke ongevallen met weggebruikers tijdens de nacht.

De laatste jaren hebben de openbare diensten belast met de veiligheid op de weg voortdurend het gebruik van vermelde materialen aanbevolen, wanneer

men zich in het donker over niet-verlichte wegen moet verplaatsen.

Nog niet zo lang geleden was het aantal reflecterende producten eerder beperkt: bepaalde kledingstukken en armbanden. Daarin is thans verandering gekomen.

In vele warenhuizen kan men zich rugbanden, reepjes en zelfklevende stroken aanschaffen die kunnen aangebracht worden op kledingstukken, schoenen, boekentassen, fietsen, enz. Ter intentie van scholieren werden zelfs zakjes met zelfklevers ontworpen. Deze zelfklevers hebben verschillende vormen, hetgeen de kinderen in staat stelt volgens hun fantasie vrolijke tekeningen te maken. Al spelende leren zij aldus aan hun veiligheid denken.

# NIEUWS VAN HET HOOFDBESTUUR EN VAN DE EXPLOITATIEGROEPEN

## Geboorten

### HOOFDBESTUUR

Isabelle bij Rase-Delpire (Warisoulx)

### ANTWERPEN

Kurt bij Luyten A. (O-L-Vrouw-Waver)  
 Matthys bij Peeraer L. (Rijkevorsel)  
 Jerry bij Mahy R. (Mechelen)  
 Sofie bij Volkaerts P. (Putte)

### OOST-VLAANDEREN

Els bij Cornelis A. (Hamme)  
 Bert bij Berger R. (Hamme)  
 Inge bij Van Cleef G. (Heusden)  
 Christoph bij De Boes A. (St-Niklaas)  
 Dorine bij Van Hamme F. (Dikkelvenne)  
 Kristof bij Verdurme H. (Aalst)  
 Peter bij Verdurme H. (Aalst)

### HENEGOUWEN

Johan bij Buys N. (Wasmuel)  
 Severine bij Peteau J. (Leval-Trahegnies)  
 Sebastien bij Héraut R. (St-Symphorien)  
 Luc bij Broniez C. (Velleireille-les-Brayeux)  
 Mallory bij Lecomte L. (Strépy-Bracquegnies)  
 Sébastien bij Piéron L. (Haine-St-Paul)  
 Grégory bij Marescaik G. (Boussu)  
 Cédric bij Bouckhuyt J.-M. (Tournai)  
 Angélique bij Delcourt F. (Angreau)

### NAMEN-LUXEMBURG

Raphaël bij Colige F. (Sart-Bernard)  
 Samuel bij Decruynaere Ph. (Andenne)  
 Marilyne bij Greuse D. (Saint-Servais)  
 Veronique bij Hubaux R. (Lustin)  
 Sylvianne bij Lesseygne R. (Jambes)  
 Christophe bij Plas P. (Andenne)

### LUIK

Etielne bij Bormans G. (Lamine)  
 Gerome bij Hollange J. (Angleur)  
 Virgine bij Lambert Y. (Saint-Nicolas)  
 Raphael bij Maréchal Ch. (Fléron)  
 Marianne bij Nahon Cl. (Bressoux)  
 Christine bij Neuville A. (Huy)  
 Funk bij Puts J. (Bressoux)  
 Nadege bij Dekimpe J.-Cl. (Milmort)  
 Isabelle bij Detilloux E. (Grace-Hollogne)

### BRABANT

Kristof bij De Saeger P. (Scheepdaal)  
 Wilm bij Verwimp P. (Testelt)  
 Cindy bij Mees H. (St.-Genesius-Rode)  
 Veronique bij Dooms H. (St.-Jans-Molenbeek)  
 Jochen bij Van den Bergh W. (Meerbeke)

### LIMBURG

Iris bij Indestege P. (Diepenbeek)  
 Kristof bij Boonen J. (Bocholt)  
 Jurgen bij Brouwers L. (Dilsen)

### WEST-VLAANDEREN

Veerle bij Vanraeynest U. (Middelkerke)  
 Andy bij Dujardin W. (Wervik)  
 Niels bij Parmentier R. (Gullegem)  
 Nathalie bij Andries J. (Brugge)  
 Vanessa bij Van Mullem J.-P. (Brugge)

## Huwelijken

### ANTWERPEN

Verreet Th. met Mej. Verstraeten M.  
 Van Hoydonck J. met Mej. Van Wolvelaer U.

### OOST-VLAANDEREN

Kegels F. met Mej. Droffaert J.

### HENEGOUWEN

Neusy M. met Mej. Coubeau E.  
 Savole E. met Mej. Machado M.T.  
 Philippe F. met Mej. Reinquet Chr.  
 Alexandre A. met Mej. Leclercq C.  
 Leclercq J. met Mej. Legros G.  
 Nicaise J.-L. met Mej. Lefebvre Ph.  
 Dutrieux R. met Mej. Dendooven A.  
 Demoulin L. met Mej. Gossiaux A.-M.  
 Delfosse J.-Cl. met Mej. Alu T.

### NAMEN-LUXEMBURG

Gillot L. met Mej. Dechany L.

### LUIK

Devillers J.-M. met Mej. Peeters M.-H.

### BRABANT

Renders F. met Mej. Robeyn D.  
 Gills A. met Mej. Cells J.  
 Uytbroek R. met Mej. Semail A.  
 Claes W. met Mej. Dupont G.  
 Denon R. met Mej. Goossens M.-J.  
 Appelmans J. met Mej. Vastesaeger H.

### LIMBURG

Liefsoens J. met Mej. Wilderjans J.  
 Warnants H. met Mej. Stevens L.  
 Bats B. met Mej. Strauven Chr.  
 Vaelen Y. met Mej. Morias A.  
 Ubachs W. met Mej. Eerdekens L.

### WEST-VLAANDEREN

Deconinck R. met Mej. Vanhoutte A.  
 Heytens E. met Mej. Flama M.  
 Janssens E. met Mej. Staelens Cl.

## Gepensioneerde agenten in de Groepen

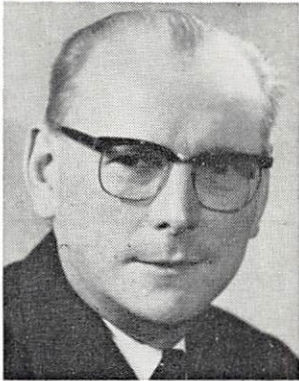
### Maanden juli en augustus 1976

	Dienst-jaren
<b>ANTWERPEN</b>	
Engelen A., AB-bestuurder-ontvanger	34
Luyckx J., AB-bestuurder-ontvanger	35
Van Dooren K., 1ste gesch. arbeider	38
Waghemans E., hoofdontvanger	36
Breens J., AB-bestuurder-ontvanger	33
Dierckx J., geschoold werkman 1ste kl.	36
<b>OOST-VLAANDEREN</b>	
Schamp R., gesch. werkman	34
Pringels A., gespec. arbeider	30
<b>HENEGOUWEN</b>	
Dehaye M., el. geleider	39
Deronne E., AB-bestuurder	31
Gilloteaux A., el. geleider	33
Haulotte A., AB-bestuurder-ontvanger	36
Moulart G., wisselwachter	23
Baille H., ploegbaas	43
Beugnies E., 1ste controleur	34
Cotils E., 1ste gesch. arbeider	42
Urbain G., keurwerkman	38
<b>LUIK</b>	
Renkin H., AB-bestuurder-ontvanger	31
Fagnoule A., bewegingschef 1ste kl.	43
<b>BRABANT</b>	
Clinckx J., gesch. werkman	35
Socquet Ch., AB-bestuurder-ontvanger	33
Verbraecken V., ontvanger	36
Wuyckens G., AB-bestuurder-ontvanger	42
Blockx J., bewegingschef 1ste kl.	47
De Samblanx E., monitor	46
Goovaerts K., opsteller	48
Grietens G., AB-bestuurder-ontvanger	44
Sevenants J., AB-bestuurder-ontvanger	36
Van Den Winckel A., el. geleider	42
Vanopdenbosch H., 1ste gesch. arbeider	39
<b>LIMBURG</b>	
Gielen A., 1ste controleur	48
<b>WEST-VLAANDEREN</b>	
Samyn G., keurwerkman	49
<b>STERFGEVALLEN</b>	
« Onze Buurtspoorwegen » deelt in de rouw van de families die een van hun dierbaren hebben verloren.	
<b>AGENTEN IN DIENST</b>	
	Leeftijd
<b>HOOFDBESTUUR</b>	
Devlésaver A., onderbureauchef	59
Deroloffe J., AB-bestuurder-ontv.	59
Mej. Cobraiville L., maatschap. ass.	45
<b>ANTWERPEN</b>	
Verstraeten A., geschoold arbeider	54
Coenen K., chef Wegen en Werken	62
<b>HENEGOUWEN</b>	
D'Hainaut L., ontvanger	62
Pirson R., geschoold werkm. 1e kl.	63
<b>NAMEN-LUXEMBURG</b>	
Obchitte M., AB-bestuurder-ontv.	31
<b>BRABANT</b>	
Van Horick F., geschoold arbeider	55
<b>LIMBURG</b>	
Nijs A., geschoold werkman 1e kl.	52
Marchal A., stelplaatsoverste 1e kl.	62
<b>BEGUNSTIGDEN</b>	
G.V.K. - K.U.B. - K.V.I. - K.S.H.	
<b>ANTWERPEN</b>	
Verschaeren A., eerste controleur	72
Melis J., baanwerker	81
Coppens A., meestergast	77
Krols A., baanwerker	81
Schepers P., ontvanger	75
<b>OOST-VLAANDEREN</b>	
Hoogewijs A., ontvanger	67
<b>HENEGOUWEN</b>	
Lecharlier L., remmer	73
Piret P., brigadier	63
Goulem F., controleur	74
Dufour M., keurwerkman	66
Lefebvre G., el. geleider	68
Maddelain M., ploegbaas	73
<b>NAMEN-LUXEMBURG</b>	
Clause A., gesch. werkman	79
Decœur L., ploegbaas	75
Gillet A., AB-bestuurder-ontv.	64
Fadeur A., geschoold werkman	82
Weber M., baanwerker	77
<b>LUIK</b>	
Crotteux L., ontvanger	80
Streel L., ploegbaas	78
Vreven J., el. geleider	85
<b>BRABANT</b>	
Van de Perre J., baanwerker	62
Willem J., halfgesch. werkman	77
Dewael J., AB-bestuurder-ontv.	66
Ergo K., geschoold werkman 1e kl.	68
Reniers O., AR-bestuurder	77
Jacquet F., hoofdontvanger	88
Copette E., el. geleider	72
Fortier E., geschoold werkman	75
<b>LIMBURG</b>	
Lenaerts R., geschoold werkman	96
Convents M., geschoold werkman	73
<b>WEST-VLAANDEREN</b>	
Gouwy C., baanwerker	91
De Brabandere A., AB-best-ontv.	71
Lagast R., AB-bestuurder-ontv.	57

## Hoofdbestuur

### De h. Jan FELIX, bureauchef, ging met pensioen

Geboren op 19-8-1911, trad de h. Felix in dienst bij onze Maatschappij op 2 september 1929 als opsteller bij de directie van het Secretariaat. Hem werd onmiddellijk als belangrijkste taak opgedragen het vertaalwerk te verzorgen en het is op dit gebied dat hij zich, tijdens een loopbaan van bijna 47 jaar, zal specialiseren. Ingevolge zijn buitengewone bevoegdheid in taal-aangelegenheden werd hij een gewaardeerd raadgever voor zijn collega's.



Hij werd benoemd tot onderbureauchef op 1-1-1945 en tot bureauchef op 1-1-1952. Hij werd aldus verantwoordelijk zowel voor de vertalingen als voor de taken met betrekking tot de voorbereiding van de zittingen van de Raad van Beheer, de organisatie van de algemene vergaderingen van de aandeelhouders, het verlenen van de vrijkaarten, het bijhouden van de bibliotheek, enz.

Het is eveneens onder de leiding van de h. Felix dat in 1964, in zijn huidige structuur, de vertaaldienst van het Hoofdbestuur werd ingericht. De h. Felix paarde bevoegdheid, stiptheid en bescheidenheid aan een grote gediensstigheid en genoot algemene achting. Voortaan zal hij zich volledig kunnen wijden aan de talrijke activiteiten waartoe hij door zijn brede cultuur en artistieke begaafdheid gedreven wordt, zoals b.v. het bekende koor dat hij sinds vele jaren leidt.

Onze hartelijke wensen voor een lange en gelukkige pensioenstelling begeleiden hem.

Er heerste diepe verslagenheid toen het overlijden, op 5 augustus II., van de h. André Devlésaver vernomen werd. Hij was negenenvijftig jaar.

Alhoewel zijn gezondheid onder vijf jaar krijgsgevangenschap in Duitsland — hij was erkend als oorlogsinvalide — geleden had, toch liet niets een plotse linge dood vermoeden.

Hij kwam bij de Maatschappij als klerk op 8 oktober 1945 op het kantoor van de Algemene Boekhouding van de Financiële Dienst. Vervolgens ging hij naar de Dienst Verzekeringen, waar hij op 1 januari 1949 tot opsteller en op 1 januari 1961 tot geselecteerd opsteller bevorderd werd. Sinds bijna een jaar maakte hij een stage van onderbureauchef door bij de Directie Exploitatie.

De h. Devlésaver, mededeelzaam en vriendelijk in de omgang, vervulde zijn taken met zeer veel vlijt en bevoegdheid en was de vriend van alle personeelsleden.

Wij bieden aan echtgenote en familie onze innigste deelneming aan.

Nauwelijks zes dagen na het onverwacht overlijden van de h. André Devlésaver werd met ontsteltenis vernomen dat de h. Joseph Deroloffe plotse linge gestorven was na het verlaten van zijn werk.

Geboren op 19-5-1917, was de h. Deroloffe op 6-9-1962 in dienst getreden als AB-bestuurder-ontvanger in de stelpplaats te Chastre. Om gezondheidsredenen werd hij op 13 mei 1976 naar de Drukkerij overgeheveld. Deze enkele maanden volstonden om zijn toewijding en minzaamheid naar waarde te kunnen schatten.

Wij bieden de beproefde familie onze oprechte gevoelens van leedwezen aan.

's Anderendaags werd het overlijden vernomen van de slechts 45-jarige juffrouw Lilliane Cobraiville, sociale assistente. Ze verbleef sinds enkele dagen in het ziekenhuis. Haar voortijdig afgebroken leven schokte het personeel, dat nog het overlijden van twee collega's tijdens de periode van een week voor ogen had.

Mej. Cobraiville, die op 17-10-1960 in dienst trad, was tijdens heel haar loopbaan werkzaam in de Groepen Luik en Namen-Luxemburg. Alle haar voorgelegde sociale gevallen handelde zij steeds met zeer veel gevoeligheid af. Daar zijzelf herhaalde malen ziek was geweest, leefde zij de tegenspoed van anderen mee en spande zij zich in hiervoor, in de mate van het mogelijke, oplossingen te vinden.

Mej. Cobraiville zal in de herinnering van haar collega's blijven voortleven. Wij bieden aan de familie onze gevoelens van medeleven aan.

Om in vervangingen te voorzien en wegens overplaatsingen werden volgende aanwervingen verricht: op 1-7-1976, mevr. Saesen A.-M., typiste (S/Dact.) en, op 1-8-1976, de h. Vanhove P., psycholoog (AI/PS). Anderzijds kwamen op 1-8-1976 toe: vanuit de Groep Henegouwen, de h. Deloor A., controleur; vanuit de Groep Namen-Luxemburg, de hh. Roufousse J., geselecteerd opsteller, en Schyns R., controleur.

## Antwerpen

Komende van het Hoofdbestuur werd op 1-7-1976 mej. Schaerlaeken B., ponsster-typiste, begroet.

## Henegouwen

### De pensionering van de h. QUÉRIAT, bewegingschef 1ste kl.

De h. Gaston Quériat trad in dienst op 1 april 1937 te Thuillies, als ontvanger. Controleur benoemd op 1 januari 1943, hield hij toezicht op de autobusdiensten van de Beneden-Samber.



Vervolgens geplaatst op het kantoor van de Beweging te Charleroi, werd hij op 1 januari 1958 tot bewegingschef 2e kl. en op 1 januari 1963 tot bewegingschef 1ste kl. bevorderd. Hij werd er in het bijzonder belast met de studies in verband met de vervanging van de spoorlijnen van het net van Charleroi.

De h. Quériat beëindigde er zijn loopbaan, tijdens dewelke zijn bevoegdheid, stiptheid, bescheidenheid en gelijkmatig karakter vaak geapprecieerd werden.

Naar aanleiding van zijn vertrek op 31 mei 1976 werd hij gevierd door zijn chefs en collega's, die hem nog vele gelukkige jaren toewensten. « Onze Buurtspoorwegen » sluit zich graag bij deze wens aan.

Als nieuwe personeelsleden werden de h. Draguet B., klerk, en mej. Beumier M., ponsster-typiste, op 1-7-1976 verwelkomd.

## Namen - Luxemburg

Van het Hoofdbestuur kwam op 1-8-1976 de h. Picard J.-C., opsteller, toe.

## Luik

### De h. H. GALLER, klerk, gepensioneerd

Op 1-6-1976 werd de h. Hubert Galler, klerk op het kantoor van het magazijn te Luik-St-Gilles, gepensioneerd. Hij begon zijn loopbaan in de werkplaats van St-Gilles op 3-2-1939 als gereedschapsmaker.



In het vooruitzicht van het beheer der magazijnen door middel van de computer op 1-6-1963, werkte hij mee aan de codificatie van de, in de stelplaats van Luik-St-Gilles opgeslagen artikelen. Na met succes het examen van klerk op 18-9-1970 afgelegd te hebben, werd hij aangeduid om deze functie in het magazijn van de werkplaats te St-Gilles van 1-3-1971 af waar te nemen. Hij hield er zich voornamelijk bezig met de bestellingen.

Ongelukkig heeft een ziekte, enkele dagen voor zijn pensioenstelling, het traditionele afscheidsfeestje verhinderd. Een afvaardiging van het weddetrekend personeel is dan bij hem thuis het afscheidsgeschenk gaan afgeven. Wij wensen onze collega spoedig herstel en een vreedzame en gelukkige pensioenstelling toe.

## Brabant

### De h. R. HAUSMAN, eerste inspecteur, met pensioen

Op 1 juni II. bereikte de h. Hausman de pensioengerechtigde leeftijd. Houder van een diploma van inge-



nieur van de «Arts et Métiers» (ECAM) en na stages gedaan te hebben bij andere vervoermaatschappijen, trad hij in dienst bij de N.M.V.B. op 1 januari 1938 als dienstchef in de werkplaats te Kuregem, waar hij de rechtstreekse medewerker werd van de h. Daubresse, toen ingenieur-dienstchef.

Deze werkplaats was belast met een uitgebreid programma voor modernisering van het rollend materieel. Talrijke motor- en aanhangwagens werden voorzien van een metalen kast, in vervanging van de vroegere houten kast, en uitgerust met bogies, die in de werkplaats zelf vervaardigd werden. De h. Hausman had dadelijk een belangrijk aandeel in die werken, tot de oorlog kwam, tijdens dewelke hij krijgsgevangene werd gemaakt.

Terug uit krijgsgevangenschap begin 1941, had hij spoedig te maken met de grote moeilijkheden voor het in dienst houden van het rollend materieel, nodig voor het vervoer van reizigers, waarvan het aantal verdrievoudigd was. Dat dit geen gemakkelijke opdracht was, kan met een voorbeeld gestaafd worden: tijdens de harde winter 1941-1942 viel meer dan 40 % van het motorrijtuigenpark uit.

Na de oorlog begon de werkplaats te Kuregem met de constructie van een nieuw type elektrische motorwagens. Als verantwoordelijk ambtenaar van de werkplaats en onder de leiding van de h. Cuvelier, directeur, had de h. Hausman een groot aandeel in de bouw van meer dan 300 motorwagens van de types N en S, die op bijna alle geëlektrificeerde lijnen van de N.M.V.B. reden. Op 1 januari 1958 werd de h. Hausman tot technisch inspecteur bevorderd.

Bekommerd om het behoud van het historisch buurtspoorwegmaterieel, was hij een waardevolle en doeltreffende hulp voor de promotors van het Tram-museum te Schepdaal, waar enkele typische staaltjes van vermeld materieel verzameld en gerestaureerd werden.

Toen de werkgroep van de dienst «Bevordering van het Stedelijk Vervoer» (Ministerie van Verkeerswezen) opgericht werd, ging de h. Hausman op 1 juni 1967 naar deze dienst over. Zijn bevordering op 1 november 1974 tot eerste inspecteur betekende de bekroning van zijn loopbaan.

Nog vele jaren van goede gezondheid en geluk wensen wij de h. Hausman en zijn echtgenote.

### Oppensioenstelling van de h. E. DE SAMBLANX, monitor



Op 1-8-1976 werd de h. Eugène De Samblanx, monitor, gepensioneerd. Tijdens een plechtigheid georganiseerd in de werkplaats te Kessel-Lo, werd een hulde gebracht aan de h. De Samblanx in tegenwoordigheid van zijn chefs en zijn medewerkers. Vanwege het personeel ontving hij een «racefiets» als afscheidsgeschenk.

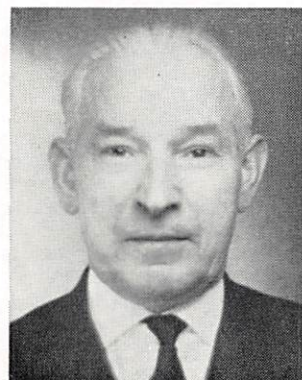
De h. De Samblanx trad in dienst op 4-8-1930 als elektricien in de werkplaats van Anderlecht. Op 15-6-1936 werd hij overgeheveld naar de werkplaats van Haacht in hoedanigheid van brigadier. Hij werd bevorderd tot meester-gast op 1-1-1939 en tot meestergast 1ste kl. op 1-1-1946. In 1968 werd hij als monitor belast met een leidende functie in de werkplaats te Kessel-Lo.

De h. De Samblanx heeft steeds met volle toewijding en plichtsbesef de vele taken vervuld die hem toevertrouwd werden in de verscheidene Brabantse werkplaatsen.

Hij is nog bijzonder fit en wij hopen dat hij nog vele jaren in goede vorm moge blijven ten einde volop van zijn nieuwe fiets gebruik te kunnen maken.

Onze beste wensen vergezellen hem en zijn echtgenote om van hun nieuw leven iets aangenaams en waardevols te maken.

### De h. J. BLOCKX, bewegingschef 1ste kl., gepensioneerd



De h. Jules Blockx trad in dienst op 12-8-1929 als ontvanger te Leuven. Achtereenvolgens werd hij aldaar bevorderd tot hoofdontvanger op 1-11-1941 en tot controleur op 1-8-1942. Nadien werd hij geroepen tot een functie bij de exploitatiedirectie van de toenmalige Groep Leuven en had hij een belangrijk aandeel in de organisatie van de beweging. Hij verwierf dan ook de graad van bewegingschef 2e kl. op 1-1-1952 en van bewegingschef 1ste kl. op 1-1-1954.

Op 16-7-1962, bij de afschaffing van de elektrische tractie op het net Leuven, werd hij overgeheveld naar de dienst Exploitatie te Brussel. Van 26-8-1970 af tot het einde van zijn loopbaan werkte hij terug op het kantoor te Leuven.

Zijn dienstvaardigheid en zijn kameraadschappelijke omgang werden overal door zijn collega's gewaardeerd. Tijdens het feest, gegeven voor zijn afscheid, werd hij dan ook flink met geschenken bedacht.

Wij wensen hem alsmede zijn echtgenote nog vele gelukkige jaren.

Voor de dienst T/AT Anderlecht werd op 1-7-1976 mej. De Jonghe C., klerk, aangeworven.

## Limburg

### Oppensioenstelling van de h. J. GIELEN, 1ste controleur



Op 9-7-1928, juist 17 jaar geworden, begon de h. Jozef Gielen zijn loopbaan

bij de Maatschappij als ontvanger te Bilzen. Hij werd achtereenvolgens benoemd tot hoofdontvanger op 1-10-1941 en tot controleur op 1-1-1945.

Na de oorlog was de h. Gielen in grote mate verantwoordelijk voor de goede gang van zaken in de standplaats Bilzen en hij heeft dit steeds tot ieders voldoening gedaan. Zijn benoeming op 1-7-1967 tot 1ste controleur was dan ook geen verrassing.

Tijdens een intieme bijeenkomst werden de h. en mevr. Gielen door talrijke collega's, in aanwezigheid van de h. Goovaerts, eerste ingenieur-groepschef, gevierd.

Tevens bracht het personeel van Bilzen « zijn controleur » een passende hulde.

Ook wij wensen de h. Gielen samen met zijn echtgenote nog vele gelukkige jaren.

### Overlijden van de h. A. MARCHAL, stelplaatsoverste 1ste kl.

De melding van het overlijden, op 62-jarige ouderdom, van de h. Marchal klonk voor eenieder op de morgen van 23 juli als een onmogelijk en onbegrijpelijk nieuws. Hij was immers pas sedert 3 dagen voor een observatie in het ziekenhuis opgenomen.

Door zijn grote, struise gestalte, was de h. Marchal een gekende figuur zowel bij het personeel als bij de reizigers van Hasselt en omstreken en van Maaseik. Hij werkte te Hasselt van 5-11-1940 tot 31-12-1960, eerst als baanwerker en achtereenvolgens als ontvanger (1941), hoofdontvanger (1945) en controleur (1948). In 1961 ging hij naar Maaseik als stelplaatsoverste.

De stiptheid voor zichzelf, voor het personeel en de reizigers namen niets weg van zijn vriendelijkheid en zijn voorkomendheid.

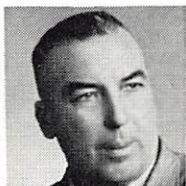
Aan zijn familie bieden wij onze oprechte deelneming aan.

Op 1-7-1976 kwam er de h. Ombelets G., klerk, gemuteerd van de Groep Brabant, de rangen vervoegen.

## West-Vlaanderen

De h. Demol J., opsteller, van het Hoofdbestuur, is op 19-8-1976 op de Directie te Brugge toegekomen.

# MOOIE LOOPBANEN



**J. Dhaene**

In dienst sinds 19-11-1928, werd hij als AB-bestuurder-ontvanger te Leper gepensioneerd.



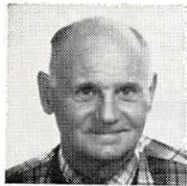
**P. Wolfs**

In dienst sinds 22-3-1928, werd hij als ontvanger te Haacht gepensioneerd.



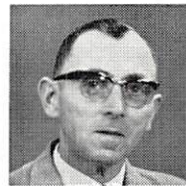
**F. Houdart**

In dienst sinds 19-8-1935, werd hij als keurwerkman te Bergen gepensioneerd.



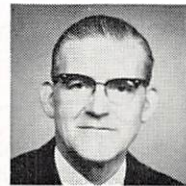
**P. Marissen**

In dienst sinds 1-8-1928, werd hij als keurwerkman te Merksem gepensioneerd.



**A. Vranckx**

In dienst sinds 21-6-1932, werd hij als AB-bestuurder-ontvanger te Leuven gepensioneerd.



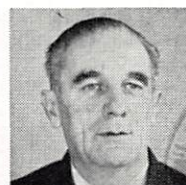
**C. André**

In dienst sinds 30-1-1934, werd hij als ontvanger te Eugies gepensioneerd.



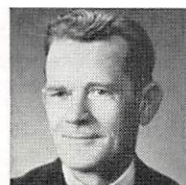
**O. Godard**

Trad in dienst op 15-10-1928 en werd als AB-bestuurder-ontvanger te Geldenaken gepensioneerd.



**C. Haesevoets**

Trad in dienst op 11-11-1940 en werd als te geschoold arbeider te Hasselt gepensioneerd.



**P. Blockx**

Trad in dienst op 1-4-1929 en werd als gesch. werkman te Mol gepensioneerd.



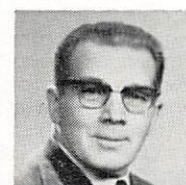
**P. De Vits**

Trad in dienst op 31-12-1928 en werd als keurwerkman te Anderlecht gepensioneerd.



**P. Barbier**

Trad in dienst op 28-7-1944 als ontvanger in de Groep Luik; werd vervolgens provinciaal syndicaal secretaris.



**A. Leonard**

Trad in dienst op 1-11-1927 en werd als AB-bestuurder-ontvanger te Marloie gepensioneerd.

# DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN

Iedere dag omzeggens wordt in de kranten over een of andere Europese Gemeenschap gesproken. In het kader van de Europese beweging, die na Wereldoorlog II gestalte kreeg, werden zoveel lichamen in het leven geroepen, dat de meeste mensen de tel kwijt zijn. Wij vonden het bijgevolg nuttig een bondig overzicht te geven van de basisbegrippen betreffende de Europese Gemeenschappen.

## DE VERDRAGEN

Voreerst willen wij de verdragen vermelden.

De «*Europese Gemeenschap voor Kolen en Staal*» (EGKS) werd opgericht bij het Verdrag van Parijs van 18 april 1951 en is een eerste experiment in de richting van een gemeenschappelijke markt tussen Duitsland (B.R.), België, Frankrijk, Italië, Luxemburg en Nederland. Het verdrag gelastte een supranationale instelling, de Hoge Autoriteit, een gemeenschappelijke markt tot stand te brengen en te beheren voor steenkool, schroot, gietijzer en staal op het niveau van de zes landen.

De «*Europese Economische Gemeenschap*» (E.E.G.) werd opgericht bij het Verdrag van Rome van 25 maart 1957. Zij beoogde de totstandbrenging, na een overgangsperiode, van een douane-unie en een economische unie voor dezelfde zes Europese landen, met vrij verkeer en vrije vestiging voor personen en met een harmonisering van de handelsbetrekkingen met derde landen.

De «*Europese Gemeenschap voor Atoomenergie*» (E.G.A.), beter bekend als «*Euratom*», werd eveneens opgericht bij het Verdrag van Rome van 25 maart 1957. Euratom werd belast met het gemeenschappelijk onderzoek van de Zes op het gebied van het vreedzaam gebruik van kernenergie.

Nog twee andere verdragen zijn belangrijk: het verdrag dat één Raad en één Commissie voor de drie bestaande Gemeenschappen tot stand bracht (het fusieverdrag), ondertekend door de Zes op 8 april 1965, en het toetredingsverdrag, ondertekend op 22 januari 1972, dat de toetreding van Denemarken, Groot-Brittannië en Ierland op 1 januari 1973 mogelijk maakte en daardoor het Europa van de Zes verving door het Europa van de Negen.

## DE INSTELLINGEN EN DE BEVOEGDHEDEN

Sinds het van kracht worden van het fusieverdrag en het toetredingsverdrag berust de uitvoerende macht van de drie bestaande Gemeenschappen bij één Commissie en één Raad van Ministers.

De «*Commissie*» is een college van 13 door de negen regeringen aangewezen leden (twee Duitsers, twee Britten, twee Fransen, twee Italianen, een Belg, een Deen, een Ier, een Luxemburger en een Nederlander). De beslissingen van de Commissie worden bij meerderheid van stemmen genomen. De Commissie geeft de richting aan van het communautair beleid, vooral door voorstellen uit te werken en voor te leggen aan de Raad. Ze waakt over de toepassing van de verdragen en is het uitvoerend orgaan van de Gemeenschappen. Voor dit alles krijgt ze de beschikking over een begroting en over eigen diensten (7.200 ambtenaren op 1 september 1974).

De «*Raad van Ministers*» is samengesteld uit afgevaardigden van elke regering van de negen lid-staten (ministers van buitenlandse zaken maar ook, naargelang van de agenda, de ministers van landbouw, financiën, vervoer, sociale zaken...). Hij speelt een grote rol bij de besluitvorming inzake algemene of belangrijke maatregelen. Behalve in uitzonderlijke gevallen handelt en beslist de Raad op basis van door de Commissie ingediende voorstellen. In de praktijk worden de beslissingen over belangrijke aangelegenheden bij eenparigheid van stemmen genomen. De Raad beschikt over een eigen arbeidsapparaat: het «*secretariaat-generaal*» van de Raad (met 1.132 ambtenaren op 1 september 1974). Een ander orgaan, het «*Comité van Permanente Vertegen-*

woordigers» van de lid-staten of COREPER, speelt een steeds belangrijker rol in de Europese integratie. Het is belast met de voorbereiding van de zittingen van de Raad en staat centraal bij alle onderhandelingen tussen de lid-staten of tussen de lid-staten en de Commissie.

Het «*Europese Parlement*» bestaat uit 198 leden, die afgevaardigd worden door de nationale parlementen (Duitsland 36 zetels - Frankrijk 36 - Groot-Brittannië 36 - Italië 36 - België 14 - Nederland 14 - Ierland 10 - Denemarken 10 - Luxemburg 6). Het Europese Parlement oefent controle uit op de werkzaamheden van de Commissie. Het verstrekt adviezen en neemt resoluties aan. Het bezit geen wetgevende macht maar beschikt over een grotere bevoegdheid in budgettaire aangelegenheden.

Het «*Hof van Justitie*» van de Gemeenschappen is samengesteld uit negen rechters. Het doet uitspraak over de vraag of de handelingen van de Commissie van de Europese Gemeenschappen, de Raad van de Ministers, de regeringen van de lid-staten en andere organen, niet in strijd zijn met de verdragen. Het Hof kan de handelingen van de Commissie of de Raad die indruisen tegen het verdrag nietig verklaren.

Er bestaan ook raadgevende comités waarin de voornaamste economische, sociale en professionele belangengroepen van de lid-staten vertegenwoordigd zijn: het «*Economisch en Sociaal Comité*» voor aangelegenheden die onder de verdragen van Rome vallen (E.E.G. Euratom), met 144 leden (24 voor elke «*grote*» lid-staat, 12 voor België en Nederland, 9 voor Ierland en ook voor Denemarken, en 6 voor Luxemburg); een «*Raadgevend Comité*» (minimaal 60 leden, maximaal 84), voor EGKS-aangelegenheden. De Commissie moet het advies van deze Comités inwinnen over tal van ontwerp-besluiten.

## SLEUTELWOORDEN

Om een dieper inzicht te krijgen in het Europese Gemeenschappen-jargon zijn nog enkele verklaringen nodig van veel gebruikte sleutelwoorden.

Wat is b.v. de douane-unie? De «*douane-unie*» is een regeling gebaseerd op het vrij verkeer van produkten tussen de lid-staten van de Unie. Dit betekent afschaffing van douanerechten, invoerbepalingen en technische belemmeringen aan de grenzen. Daarentegen wordt tegenover derde landen een uniforme douaneregeling tot stand gebracht.

In dit verband zult u ook reeds gelezen hebben over het «*Gemeenschappelijk Buitentarif*» (GBT). Dit is een douanetarief ten opzichte van derde landen waarvan het niveau gelijk is voor alle lid-staten van de Gemeenschap. Het GBT werd geleidelijk ingevoerd door de E.E.G. en sinds 1 juli 1968 vormt de Gemeenschap op het gebied van de douanetarieven een homogeen geheel ten opzichte van derde landen.

Verder is er ook vaak sprake van «*economische unie*», «*supranationaal*» en de «*landbouwhemming*».

De «*Economische Unie*» is een regeling die naast de douane-unie een gemeenschappelijk beleid en gemeenschappelijke stelregels omvat voor alle lid-staten, zowel op het gebied van de landbouw als van de munteenheid, de energie, het vervoer, de steun aan de regio's, de begrotingen, de conjunctuur, het mededingingsrecht, het vrij verkeer en de vrijheid van vestiging van personen, enz.

«*Supranationaal*» is een juridische term gebezigd voor een gemeenschappelijk federaal orgaan dat bevoegd is rechtstreeks beslissingen te nemen die kracht van wet hebben voor de burgers, de ondernemingen en de regeringen van de lid-staten. Na hun aanstelling zijn de leden ervan onafhankelijk van het nationaal gezag, dat hen niet kan afzetten en ze evenmin nog bevelen kan geven (bijvoorbeeld: de Hoge Autoriteit van de EGKS).

«*Landbouwhemming*» is een heffing op landbouwprodukten die ingevoerd worden uit derde landen. Deze heffing wordt zo berekend, dat ze het verschil dekt tussen de prijs aangeboden door het land dat geen lid is van

de Gemeenschap, indien die lager ligt dan de prijs van de Zes, en de prijs die de Gemeenschap aan haar eigen landbouwers garandeert. Dit systeem dient ter bescherming van de landbouwprodukten van de Zes en verstrekt tevens financiële middelen aan het EOGFL, dit wil zeggen het « Europees Oriëntatie- en Garantiefonds voor de Landbouw », dat in 1962 werd opgericht en de maatregelen ter ondersteuning van de markten financiert en bepaalde importen en exporten alsook noodzakelijk geachte structuurwijzigingen in de Europese landbouw subsidieert.

Hoe dikwijls hoort men de termen « *Monetaire Slang en Tunnel* », « *Zwevende Munt* », enz. niet gebruiken? En nochtans werden deze pas enkele jaren geleden in het leven geroepen. Na het Amerikaanse besluit inzake de niet-wisselbaarheid van de dollar in goud (15 augustus 1971) en vervolgens de devaluatie van de dollar, na de revaluatie van de DM, de Belgische frank en de gulden en de devaluatie van de Italiaanse lire en de Deense kroon (december 1971) werden bij het akkoord van Bazel van april 1972 de fluctuatiemarges van de valuta's van de EG-landen beperkt tot 2,25 procent boven en onder hun pariteit.

Dit heeft het beeld van de tunnel doen ontstaan, met een breedte van 4,5 procent, en van de slang in die tunnel, met een wisselende diameter van maximum 2,25 procent (binnen de BENELUX beperkte het akkoord van augustus 1971 dit maximum tot 1,50 procent waaraan enkele maanden geleden een einde werd gesteld). Het systeem werd naderhand zwaar op de proef gesteld.

Bepaalde munten stapten uit het systeem en gingen « zweven ». De vaste pariteit van de munten blijft een ideaal, maar de toestand heeft zich niet in die richting ontwikkeld.

## FINANCIËLE INSTELLINGEN EN EUROPESE FONDSEN

Een bondig overzicht van enkele financiële instellingen en Europese fondsen zal ons nog meer leren over de werking van de Europese Gemeenschappen.

De « *Europese Investeringsbank* » werd opgericht bij het Verdrag van Rome en is een onafhankelijke publiek-rechterlijke instelling. De Bank heeft de taak bij te dragen tot de evenwichtige ontwikkeling van de Gemeenschap

(het Europa van de Negen) en financiert (door leningen en waarborgen te verstrekken) investeringsplannen die aan bepaalde normen voldoen (ontwikkeling van minder-ontwikkelde gebieden; modernisering en omschakeling van ondernemingen; projecten die van belang zijn voor verscheidene lid-staten, enz.).

Het « *Europees Ontwikkelingsfonds* » (EOF) financiert door schenkingen of leningen economische en sociale projecten in de ontwikkelingslanden die met de EG geassocieerd zijn.

Het « *Europees Sociaal Fonds* » verleent volgens een nieuwe methode financiële steun bij collectief ontslag of om- en herscholing van werknemers (behalve in de kolon- en staalsector) of wanneer bepaalde besluiten van de Raad de arbeidsmarkt negatief zouden kunnen beïnvloeden.

Het « *Wederaanpassingsfonds van de EGKS* » ontvangt zijn middelen uit de heffingen op de kolen- en staalproductie en draagt voor de helft bij in de kosten van wederaanpassing van werknemers uit de kolen- en staalsector.

Het « *Europees Fonds voor Monetaire Samenwerking* » werd opgericht krachtens de besluiten van de Topconferentie van Parijs (19-20 oktober 1972) als een instrument voor de monetaire samenwerking van de Negen.

Het « *Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling* » kwam tot stand tijdens de Top van Parijs in december 1974 om regionale wanverhoudingen in de uitgebreide Gemeenschap recht te trekken, vooral die welke voortvloeien uit een overheersende positie van de landbouw, veranderingen in de industrie en een structureel gebrek aan werkgelegenheid.

Tot besluit dient nog de « *Europese Raad* » vermeld te worden. Deze nieuwe instelling houdt zich niet alleen bezig met de uitvoering van de verdragen en de uitstippeling van het gemeenschappelijk beleid van de EG maar ook met de politieke samenwerking onder de Negen. Hij werd opgericht bij de Topconferentie in december 1974. Het is namelijk de bedoeling dat de Topconferenties, d.w.z. de occasionele ontmoetingen tussen de staatshoofden en regeringsleiders van de Negen, worden vervangen door een vaster omlijnde overlegfiguur, de Europese Raad. Deze is samengesteld uit de regeringsleiders, die minimaal drie keer per jaar samenkomen. De eerste vergadering van de Europese Raad had plaats in Dublin in maart 1975.



Brussel, zetel van de Europese Gemeenschappen. (Fototheek C.C.E.)

# DE VLAAMSE ARDENNEN

Bewonderaars van Felix Timmermans zullen, na lezing van een aantal zijner boeken, de verwachting hebben in Vlaanderen een weelderige natuur te zullen aantreffen. Dit strookt niet altijd met de werkelijkheid, want de rijke Vlaamse natuur is al sinds jaar en dag voor een groot deel gevallen op het veld van de burgerlijke bouwzin.

Gelukkig zijn nog stukken van het oorspronkelijke fraaie, frisse en onbedorven landschap behouden gebleven, zoals bv. de Vlaamse Ardennen. Deze tot nog toe weinig bezochte streek is een bezienswaardig, bijna ongerept stuk natuurschoon, bestaande uit tot 150 m hoge heuvels, die begroeid zijn met verspreide bospartijen en waarop nog enkele molens de wacht houden. Daartussen kronkelen vaak steil stijgende en dalende wegen door idyllische, groene valleien.

De met enige overdrijving genaamde Vlaamse «Ardennen» bieden een prachtige natuur. Wie behoefte heeft aan rust, wie de eenzaamheid wil opzoeken, wie de bekoring wenst te on-

dergaan van de wisselende seizoenen, komt hier aan zijn trekken.

De Vlaamse Ardennen, die het west vormen tussen de drie Oostvlaamse steden Oudenaarde, Ronse en Geeraardsbbergen, worden al te vaak verward met de «Westvlaamse Bergen». Eigenlijk zet deze heuvelrij zich én naar het oosten én naar het westen voort, doch het ruimste deel ervan kan in een vierkant leper - Poperinge - Kassel - Armentiers worden ingesloten. Hier krijgt vooral de Kemmelberg (159 m) de aandacht van de toerist.

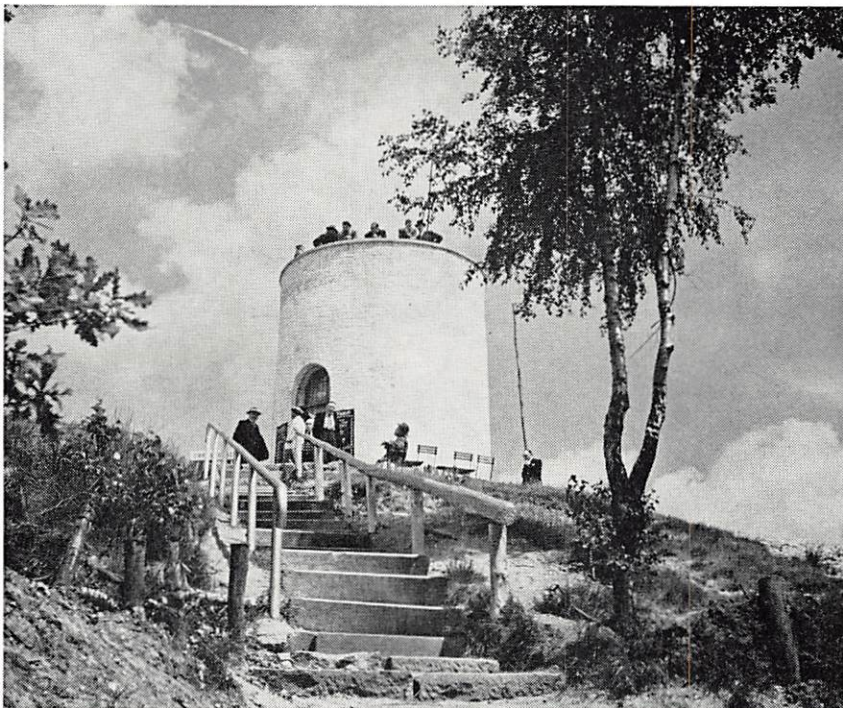
Het op de taalgrens gelegen Ronse wordt als het knooppunt van de Vlaamse Ardennen beschouwd. Al bezit deze stad niet zoveel historische monumenten, toch mag zij fier zijn over het bezit van de grootste crypte van het land. De krocht van Sint-Hermes, daterend van 1075, eens bewaarplaats van de relieken van de stadspatroon, wordt door 32 pilaren op twee rijen in drie beuken verdeeld. Deze onderaardse kerk van 650 m<sup>2</sup> leert ons heel wat over het toenmalige geestelijk leven.

Op de plaats van de huidige Sint-Hermescollegiale stond de eerste Sint-Pieterskerk met het klooster. In een parkje aan het Kaatsspellein blijven nu de resten te zien van de kerk, behorende tot de voormalige Sint-Pietersabdij. Hagebeukgalerijen tonen de plaats van het vroegere kloosterpand, kapittelgebouwen en middeleeuwse kloostertuin.

In de aanpalende straat, de Priestersstraat — doch door de Ronsenaars «Papenstraat» genoemd naar de middeleeuwse benaming voor de geestelijkheid — bevindt zich het museum van folklore en regionale geschiedenis: het bergt een retrospectieve van de textielnijverheid, de ambachten van de streek en het gildeleven. Een bezoek aan het stadsmuseum moet u beslist eindigen in de oude herberg «In de Oude Dragonder»; daar ademt alles nog de gemoedelijke rust uit grootvaders tijd.

Ronse heeft heel wat te bieden aan de natuurliefhebbers. Het vertrekpunt van een mooie vergezichtenwandeling bijvoorbeeld ligt aan het park «de l'Arbre de Malander», bovenaan de Kruisberg bij de Rijksweg 58. Reeds bij het startpunt bij de zonnwijzer krijgt de wandelaar een onvergetelijke blik op Ronse. Over de taalgrens heen zien we de heuvels van Noord-West-Henegouwen met weelderige dalen waar lachende dorpjes met lage kerktorens en grootse boerderijen zich verspreiden.

Een andere mooie wandeling begint aan de Beekstraat, via de Beekweg, langs de vallei van de Molenbeek te volgen over een afstand van ongeveer 1 km. Hier wijkt de gevolgde weg plotseling af van de beek en komt ca. 300 m verder uit in het gehucht Boekendries, aan de weg van Ronse naar Schorisse. Op de kruising links de weg naar Schorisse nemen. Ongeveer 600 m voorbij Boekendries maakt de weg een rechte hoek naar links. Enkele meters achter deze bocht begint de weg naar de Muziekberg. Hij loopt over de Drijborrebeek en komt 300 m verder uit aan de spoorlijn Ronse - Oudenaarde. Hier begint de beklimming van de Muziekberg (140 m hoog). Ongeveer 350 m verder komt de wandeling aan een splitsing. Links houden, 650 m verder komt u op de top van de Muziekberg, waar men een prachtig uitzicht op Ronse en omgeving heeft. Hier begint de afdaling naar Louise-Marie, 1 km verder naar beneden. In het gehucht de weg Schorisse - Ronse nemen (links); 400 m verder een splitsing, rechts houden (links leidt naar Ronse via Boekendries). Na 700 m komt u links voorbij een grote hoeve en nog eens 200 m verder loopt de wandeling over



De belvédère van de Kluisberg. (Cliché C.G.T. - foto Dédé)

de spoortunnel van Louise-Marie (lijn Ronse - Oudenaarde). Rechtdoor gaan tot aan de kruising met de weg van Ronse naar Etikhove, 1300 m verder. Deze weg neemt u links in de richting van Ronse; 1 km verder komt men door het gehucht Hogerlucht. Terug naar Ronse via de weg Etikhove, Hogerluchtstraat, Wolfestraat, St-Pietersnieuwstraat, Marktplaats, Priestersstraat, Hospitaalstraat, Grote Markt. Totaal: 2 1/4 uur.

Nog een andere wandeling kent eveneens veel succes. Men verlaat Ronse noordwaarts door de Kruisstraat en volgt de grote weg nr 58, die naar Oudenaarde loopt, tot even voorbij de molen «Ter Kruisens». Tot hier kan men ook de bus (richting Oudenaarde) nemen. Links langs een zandweg afdalen naar de Kuitholbeek en het dorp Zulzeke, waar men van een aardig landschap kan genieten. Dan gaat de wandeling steil omhoog, deels door bos, deels met prachtige uitzichten. Na ruim een halfuur komt men nabij Nukerke weer op de grote weg nr 58. Men kan de wandeling voortzetten door van Nukerke de dalende weg richting Oudenaarde in te slaan met mooie vergezichten, dan de eerste weg links nemen naar de Koppenberg, waar men eveneens een prachtig panorama aangeboden krijgt.

Twee grote gebeurtenissen en attrac-

ties in Ronse en omgeving zijn het klank- en lichtspel «De tijd van de waanzin» en de «Fiertel». Met het buitengewoon geslaagde klank- en lichtspel krijgen wij niet alleen de geschiedenis van Ronse te horen en te zien, doch tevens een verrassend fijnzinnige brok beschavingsgeschiedenis. Het lokale komt aan zijn trekken maar dient tot springplank, tot verheldering en bewustmaking van het gebeuren, zowel in eigen land als in de wereld.

De «Fiertel» of Sint-Hermesomganging is een eigenaardig gebruik dat misschien van de 13e eeuw dagtekent. Het heeft ieder jaar plaats de eerste zondag na Pinksteren. Deze merkwaardige, religieus-historische en folkloristische gebeurtenis ontrolt zich in het enig mooi kader van de Vlaamse Ardennen. Gedurende een hele dag wordt het reliekschrijven van St-Hermes door de hele stad en de omliggende dorpen, over een afstand van bijna 33 km, gedragen.

In verband met de «Fiertel» bestaan verscheidene problemen, zoals de naam, de oorsprong en de betekenis, waarover tot vandaag de definitieve oplossing uitbleef en het laatste woord nog niet werd gezegd. Wat iedereen wel als vaststaand aanneemt, is dat de Vlaamse Ardennen ongemeen boeiend en schoon zijn.

## 27<sup>e</sup> week van de 3<sup>e</sup> leeftijd

De 27<sup>e</sup> week van de 3<sup>e</sup> leeftijd zal van 14 tot 21 november a.s. georganiseerd worden onder het thema «En nu... verwezenlijkingen voor een derde leeftijd, gelijkge-rechtigd in de gemeente».

In deze tijd, waarin meer en meer belang gehecht wordt aan medezeggenschap op alle niveaus en aan de plaatselijke structuren, vragen de senioren behandeld te worden als volwaardige burgers, op gelijke voet met de andere leeftijdsgroepen.

Concreet gezien behelst dit: ze informeren en raadplegen en ze betrekken bij de hen aanbelangende beslissingen op alle gebieden.

Zij wensen dat hun ter beschikking wordt gesteld hetgeen overeenstemt met hun essentiële behoeften, nl.:

- in hun eigen buurt te blijven;
- zich te kunnen verplaatsen zonder gevaar noch vermoeidheid;
- gelegenheid te hebben contacten en betrekkingen met andere personen te onderhouden;
- zich veilig te kunnen voelen;
- een volwaardige integratie in het plaatselijk sociaal leven en op de nodige onthaalcentra beroep te kunnen doen.

De sociale integratie van de senioren draagt niet alleen bij tot hun eigen ontplooiing, doch is eveneens een factor van evenwicht in de gemeenschap.

### 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.



Zicht op de stad Ronse. (Foto stad Ronse)

## HET PRAATJE VAN CHEF TRAMBUS

**TRAMBUS:** Je hebt daar een flink omzwachtelde vinger!

**SCHRIJNWERKER:** Dat is een paar dagen geleden gebeurd. Ik was volop aan het spijkers inslaan. Iemand riep me iets toe en daardoor was ik even verstrooid. Plots schoof de hamerkop van de spijker. Het resultaat zie je!

**T.:** Bij het inslaan van spijkers moet men inderdaad goed opletten: het midden van het stootvlak van de hamerkop moet loodrecht op de nagel terechtkomen.

**S.:** Dat is voorzeker de juiste werkwijze.

**T.:** Het is misschien interessant over de andere gevaren te spreken in verband met spijkers inslaan.

**S.:** Die zijn er inderdaad nog genoeg.

**T.:** Zeker! Zo kan men aan het oog verwondingen oplopen door een niet goed ingeslagen spijker, de kop van de hamer kan loslaten en met kracht in de lucht geslingerd worden, een splinter kan zich diep in de handpalm drukken, waardoor gemakkelijk een wond met kans op infectie ontstaat die snel verzorgd moet worden. Een hamer moet in goede staat zijn en uitgebalanceerd. Hij moet gekozen worden volgens de aard van de karwei en moet voorzien zijn van een goed vastgemaakte kop, met de vereiste hoek, van een met de houtnerf mee gepolijst handvat dat «goed» in de hand ligt en van een glad raakvlak zonder bramen.

**S.:** Spijkers inslaan is heel wat, maar men moet ze ook op een praktische wijze kunnen uithalen. Ik ken een knutselaar die met het achterstuk van een hamer probeerde een spijker uit te trekken. Hij deed dat met al zijn kracht, de steel brak en zijn vingers sloegen tegen de rand van een balk. Resultaat: 2 gebroken vingers! Had hij een knijptang gebruikt, zou zoiets niet gebeurd zijn.

**T.:** Zo zouden vele soorten ongevalen vermeden kunnen worden met een beetje beter inzicht.

Maar nu we het toch over spijkers hebben: wij weten dat «spijkers op laag water zoeken» geen zin heeft, doch dat het er op aankomt, in letterlijke en figuurlijke betekenis, steeds «spijkers met koppen te slaan»!

## Boekbesprekingen

**De autobus vroeger en nu,**  
door Ch. Smits.

Ruim vijftig jaar geleden werden in België de autobusdiensten geboren. Dit feit heeft de auteur ertoe aangezet een in alle opzichten handig en mooi gepresenteerd fotoalbum samen te stellen, waarmee hij beoogt, zoals hij zelf

schrijft in de inleiding tot het boek, «de evolutie van onze autobus bij eenieder levendig te houden». De verschillende merken en karakteristieken komen tot uiting in 150 foto's genomen, op enkele uitzonderingen na, in de provincie Antwerpen.

Het werk werd uitgegeven in eigen beheer. Het kan besteld worden bij de auteur, die tevens AB-bestuurder is bij de N.M.V.B. (stelplaats Tjalkstraat, Antwerpen). Zijn adres luidt: Ch. Smits, Ernest Jouretlaan 23, bus 1, 2520 Edegem. De prijs van het boek bedraagt 400 F, te storten op de bankrekening nr. 001-0466097-88 van Ch. Smits, Edegem.

**Les Tramways au pays de Liège, deel 1: Les Tramways urbains,**  
door E. Fellingue, R. Hanssen, M. Lambou en J. Renard.

Een groots opgezet werk, waarbij ook nog de uitgave voorzien wordt van een tweede deel, handelend over de buurspoorweglijnen in het Luikse. Het eerste deel, dat in december 1976 verschijnt en 280 blz. zal tellen, met plans, schema's en meer dan 400 foto's, bevat een uitvoerige historische schets (10 hoofdstukken) en een technische uiteenzetting. Het werk, waarvan nu reeds gezegd wordt dat het een onmisbaar naslagwerk zal worden over de Luikse tram, kan besteld worden bij G.T.F. (Groupeement belge pour la promotion et l'exploitation touristique du transport ferroviaire) c/o Marcel Lambou, rue Jardinière, 272, 4900 Angleur (1.400 F + 90 F verzendingskosten, te storten op de rekening nr. 240-0217981-26 van G.T.F., Luik).

**Histoire des Transports publics à Bruxelles; deel 1: De «belle époque»,**  
door E. Cosaert en J. Delmelle.

Gigantisch werk over het openbaar vervoer te Brussel, uitgegeven onder auspiciën van de M.I.V.B. (Maatschappij voor Intercommunale Vervoer te Brussel) naar aanleiding van de opening van de eerste metrolijn te Brussel. Zijn verder nog voorzien: deel 2: Het gouden jaartal (1919-1944); deel 3: De vernieuwing (van 1945 tot op heden).

Het gaat hier om een werkelijk luxueuze uitgave met vele, tot nog toe niet gepubliceerde foto's en met een rijke inhoud. De oplage is beperkt tot 2.500 ex. Het eerste deel kost 1.500 F en kan besteld worden bij de M.I.V.B., Gulden-Vlieslaan 15, 1060 Brussel (P.R. nr. 000-0039442-60, met vermelding «De belle époque»).

## EERLIJK DUURT HET LANGST

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

### ANTWERPEN

**Broechem:** Verstappen W. (geldbeugel + 1.689 F).  
**Turnhout:** Dehouwer F. (geldbeugel + 1.310 F), Geentjens A. (brieventas + 7.200 F), Van Sweevelt L. (brieventas + 1.410 F), Nys K. (geldbeugel + 118 gulden), Janssen F. (geldbeugel + 633 F).

### OOST-VLAANDEREN

**Destelbergen:** Maes J. (2.000 F), Witgeers W. (2.000 F + 30 DM), Pussemier M. (1.000 F), Erauw W. (1.249 F), Walley G. (864 F), De Vreese A. (3.150 F).  
**Hamme:** Segers A. (8.100 F).  
**Oudenaarde:** Reyns S. (643 F + 733 F).

### HENEGOUWEN

**Charleroi:** Poupard A. (brieventas + 670 F), Moudry (brieventas + 2.540 F), Decombel R. (tas + 642 F), Chapelle J. (geldbeugel + 1.170 F), Cartelli (brieventas + 2.300 F), Van Acker C. (brieventas + 2.507 F), Moreau F. (geldbeugel + 866 F).  
**Châtelet:** Daumery (brieventas + 1.027 F), Berghmans M. (brieventas + 1.754 F).  
**Doornik:** Rasseneur F. (brieventas + 15.740 F), Cardon J.-P. (brieventas + dameshandtas + 1.000 F), Vanderzippe (dameshandtas + 410 FF + 50 F).  
**Jumet:** Yancis W. (brieventas + 1.350 F), Niemegeerts F. (geldbeugel + 1.693 F).  
**La Louvière:** Piery (brieventas + 300 F + 10 DM).  
**Nalinnes:** Senzée G. (damesuurwerk).  
**Quaregnon:** André C. (geldbeugel + 843 F).

### NAMEN-LUXEMBURG

**Alle:** Micha R. (700 F).  
**Florenville:** François J.-Ph. (4.238 F).  
**Mariembourg:** Meurrens J. (1.100 F).  
**Morville:** Alexandre J. (1.425 F).  
**Namen:** Greuse D. (1.188 F), Margot B. (800 F), Pierroux Y. (1.162 F), Burnay Cl. (uurwerk), Greuse D. (brieventas + 10.520 F + documenten), Malherbe J. (2.744 F), Maurcot J. (610 F), Rivet J.-C. (1.867 F), Vandezande D. (2.460 F).

### LUIK

**Bressoux:** Oosterbosch (958 F), Delhaye (500 F).  
**Eupen:** Leclerc (873 F), Demonty (500 F), Bosten (1.620 F), Bong (7.830 F).  
**Omal:** Bawin V. (1.320 F).  
**Oreye:** Panis (10.773 F).  
**Rocourt:** Schoefs L. (1.123 F), Hansen A. (9.020 F).  
**Warzée:** Colaris J. (1.631 F).

### BRABANT

**Anderlecht:** Gils A. (brieventas + 2.200 F).  
**Grimbergen:** Malfait M. (handtas + 3.950 F).  
**Lasne:** Frederic A. (brieventas + 7.050 F).  
**Leuven:** Kempeneers A. (brieventas + 2.000 F + documenten), Jossa F. (handtas + 3.512 F + identiteitskaart).  
**Tienen:** Bamps G. (geldbeugel + 3.865 F).

### LIMBURG

**Hasselt:** Jacobs D. (4.233 F).  
**Lanaken:** Kathagen T. (brieventas + 2.000 F).  
**Maaseik:** Joosten H. (handtas + 2.678 F).  
**St.-Truiden:** Diricck K. (980 F).  
**Tessenderlo:** Daniels L. (638 F).

### WEST-VLAANDEREN

**Assebroek:** Saron F. (brieventas + 5.420 F), Hoeman E. (brieventas + 1.000 F), Vroman A. (brieventas + 480 F), Coppejans H. (brieventas + 1.400 F), Vansevenant D. (check van 5.000 F), Ruyschaert J. (brieventas + 503 F), Wildemeersch H. (geldbeugel + 2.391 F).  
**De Panne:** Deprez F. (handtas + 15.540 F + spaarboekje met 12.349 F).  
**Knokke:** Verduyn G. (damesuurwerk), Haerinc D. (handtas + 4.000 F), Kempe H. (500 F).  
**Kortrijk:** Cosijns E. (geldbeugel + 17.300 F), Pottie P. (geldtas + 2.100 F), Vanhandsaeme E. (handtas + 1.072 F), Knockaert G. (brieventas + 2.500 F), Deceuninck M. (handtas + 694 F + 60 DM), Balcaen J. (brieventas + 2.000 F), Baekelandt E. (geldbeugel + 779 F), Seys A. (geldbeugel + 2.118 F), Struyve E. (radio + 920 F).  
**Oostende:** Vanderjeugd D. (handtas + 1.356 F), Boedt F. (handtas + 16.400 F), Hubert M. (geldbeugel + 500 F), Laleman M. (geldbeugel + 950 F + brieventas + 920 F + fototoestel), Vansteenberghe F. (geldbeugel + 6.666 F), Bethuyn R. (brieventas + 1.425 F), Vanderwee W. (brieventas + 700 F), Debondues M. (handtas + 6.540 F + check van 7.500 F), Jonckheere J. (brieventas + 1.560 F), Nierynck R. (geldbeugel + 2.784 F), Willaert K. (geldbeugel + 6.3/6 F), Mylle G. (handtas + 2.067 F), Desopper H. (brieventas + 1.194 F), Rosseel R. (brieventas + 660 F), Van Vlaenderen J. (handtas + 12.680 F), Vermeulen D. (brieventas + 52 £), Pieters T. (handtas + 1.170 F), Devriese E. (brieventas + 859 F + 110 FF), Laforche P. (brieventas + 1.930 F), Reunbrouck R. (fototoestel), Bossant F. (fototoestel).