

Onze

BUURTSPORWEGEN

4^{de} JAAR - N^o 20

PERIODIEK TIJDSCHRIFT VOOR HET PERSONEEL VAN DE N.M.V.B.
Redactie : Wetenschapstraat 14, Brussel.

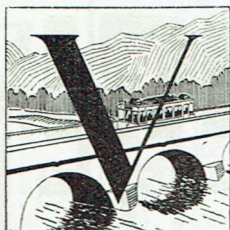
JULI 1949



De gemeente Ave op de lijn Rochefort-Wellin.

(Cliché C. G. T.).

VACANTIE!



ORIG jaar, in het Julinumnummer van « Onze Buurtspoorwegen » konden wij slechts twee bladzijden wijden aan het toerisme per buurtspoor.

Dit jaar gaat het beter. Wij trekken er de aandacht van het personeel op dat de toeristische inlichtingen welke wij in dit nummer weergeven niet alleen voor henzelf werden verzameld, maar ook ten behoeve van de reizigerscliënte die niet voldoende op de hoogte is van het toeristisch belang van het net onzer buurtspoorwegen.

Onze lezers zullen toegeven, dat, indien er nog een heel eind weg af te leggen valt om de praktijk

van het toerisme onder al zijn vormen voor ons personeel te vergemakkelijken, er toch een flinke stap vooruit werd gedaan door het initiatief van « Onze Buurtspoorwegen » aan 20 stelplaatsen kaarten, dienstregelingen, prospectussen, enz., te bezorgen.

In dezelfde geest heeft de kring van agenten van het Hoofdbestuur een kleine toeristische bibliotheek opgericht. Daartoe wordt een deel der bijdragen benuttigd maar ook giften van officiële organismen vullen de verzameling aan.

Ziedaar wat een gezamenlijke inspanning kan verwezenlijken.

Maar er blijft nog zoveel te doen bij ons op gebied van « sociaal toerisme »!

Wie stuurt ons voorstellen?

De Redactie.

De Buurtlijnen aan onze Kust

ER bestaat een buurtlijn, die tot ver buiten onze grenzen beroemdheid verworven heeft, omwille van de uitstekendheid van haar diensten.

Het is de lijn De Panne-Brugge over Oostende en Knokke, en uitgebaat door de « Maatschappij tot Exploitatie der Buurtlijnen van Oostende en de Belgische Badplaatsen » (145 km. lijnen).

Maar het dient gezegd dat deze lijn ongetwijfeld over uitzonderlijke exploitatievoorwaarden beschikt.

Vlakke bodemgesteldheid, een dubbel spoor meestal op bijzondere ligging, ringsporen aan de eindstations, een welverzorgd wagenpark, kortom alles waarvan een dienstoverste kan dromen.

In volle seizoenen is dit net het klaarblijkelijk bewijs der superioriteit van een elektrische tramdienst geëxploiteerd met modern materieel, zodra het geregeld massavervoer van reizigers betreft.

Nochtans rollen deze mooie boggiemotrices reeds sedert 1930. Stellen we ons maar het uitzicht voor van autobussen na 19 jaar dienst!

Maar de goede staat van deze wagens is vooral te danken aan de dienst van het onderhoud bij de M.E.B.O.B.B.

ENKELE BIJZONDERHEDEN.

Na het zomerseizoen vertrekt het personeel in twee ploegen op verlof. Tussen October en Juni, verlaten de tijdelijke agenten (wattmen en ontvangers) de maatschappij. In de werkplaatsen gaat men over tot het onderhoud van materieel en in de Lente gaan de werkploegen het spoor nazien.

Van 1 Juli af gaat het grootste deel van het personeel der werkhuisen over bij het rijdend personeel. Buiten het kuisen, wordt tijdens de drie seizoenmaanden geen onderhoud verzekerd.

DE LIJNEN VAN DIT NET.

- Lijn 1 : Oostende-Knokke (Zoute).
- Lijn 2 : Oostende-De Panne.
- Lijn 3 : Oostende Kaai-Vuurtoren.
- Lijn 4 : Oostende Kaai-Breedene.

Lijn 6 en 7 : Mariakerke Dorp-Elisabethlaan.

Lijn 10 : Knokke (Zoute)-Brugge.

Lijn 19 : Knokke-Sluis.

Lijn 20 : Veurne-De Panne (Dijk).

Lijn 21 : De Panne-Adinkerke.

De lijnen van onze kust zijn gekend voor hun regelmatigheid.

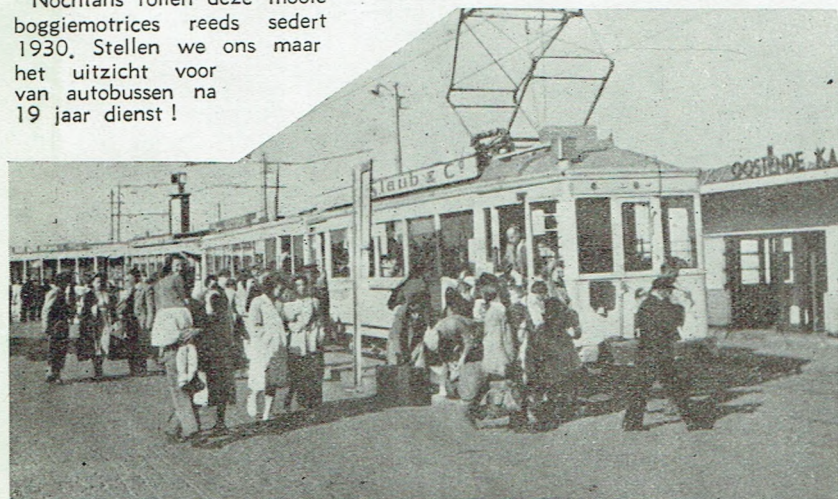
Ook regelen veel Zomergasten hun tijd op de doorgang van de trams. Zo neemt men een bad als men de tram van elf uur hoort en « twee » trams nadien is het tijd voor het aperitief...

Niettegenstaande deze uitzonderlijke goede diensten, wordt er ieder jaar in de pers melding gemaakt van de grieven van enkele reizigers over de 5 fr. bijtaks. Men weet dat deze taks opgelegd wordt op de lijnen 1 en 2, wanneer de reizigers zonder kaartje opstappen op plaatsen waar een wachthuisje bestaat voor uitdeling van reisbiljetten.

Een reglement met sanctie in geval van niet-uitvoering is nooit sympathiek. Moet er aan herinnerd dat deze maatregel toegepast wordt in uitvoering van een ministerieel besluit en bijgevoegd wettig is?

Bovendien is hij opgelegd door het feit dat zekere halten kort bij elkaar liggen en het onmogelijk zou zijn de vervoerprijs van alle reizigers te innen, gezien de hoge commerciële snelheid (28,8 km. per uur).

De buurttram vormt een onafscheidelijk deel van het geheel onzer badsteden. De reiziger, die het station bustenstapt, voelt de windstoten en de bijtende lucht : maar zodra hij het karakteristieke getoeter hoort en hij de lange tramsluit van achter een huizenrij ziet opduiken, dan eerst is hij zeker dat hij zich nabij de deinende zee, het witte strand en de golvende duinen bevindt. Dan eerst beseft hij ten volle dat zijn vakantie begint...



Het opgewekt gewemel van aankomenden en vertrekkenden te Oostende-Kaai. (Ph. Eugène Jean).

VOLG MIJ...

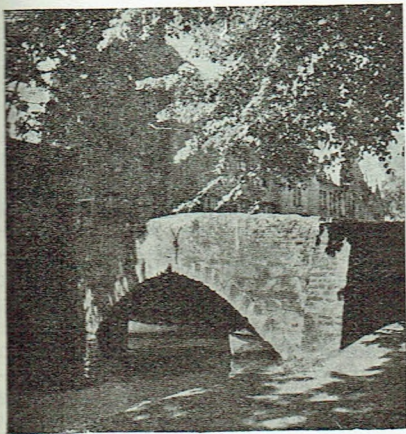
Verleden jaar, bij de terugkeer van het Rustoord te Wenduine, heeft een onzer collegas een namiddag doorgebracht te Brugge. Hij vertrouwde ons toe dat dit bezoek hem zeer had befallen maar dat, bij gebrek aan een praktische gids, talrijke merkwaardigheden hem waren ontsnapt.

Om deze reden heeft de Redactie

de H. Van Caillie, van de Mecanografische dienst (Hoofdbestuur) en Bruggeling bij uitstek, aangezocht een gecommenteerde wandegids op te maken van een bezoek doorheen zijn stad. De plaats ontbreekt ons om het artikel in zijn geheel op te nemen, maar deze gids volgend kan U er zeker van zijn het bijzonderste te hebben gezien.

...in Brugge

Het merendeel der zomergasten die zich van het binnenland naar de zee begeven, gunnen de goede stad Brugge, die zij als een windvlaag voorbijrijden, nauwelijks een vluchtige blik. Zou deze miskennis worden veroorzaakt door de zo hoge ouderdom van de stad? Nochtans, deze stede betovert, niettegenstaande haar leeftijd en haar rampes; zij verdient meer dan een vlug bezoek, want talloos zijn de rijkdommen en de monumenten die ze tentoonstelt. Indien U er geen lust toe voelt of niet over de nodige tijd beschikt lang te Brugge te verwijlen, nodig ik U uit me te volgen om een wandeling te doen van hoogstens een drietal uren.



Cliché : Commiss. Toerisme.

Komend uit het nieuw station, ingehuldigd in 1939, stappen wij in een buurttram, een 0 of een 4, tot in het centrum van de stad, op de Grote Markt.

Deze heeft de vorm van een trapezium en beslaat een oppervlakte van ongeveer één hectaar. Vóór ons verheft zich het oude Belfort in al zijn majesteit en grootsheid. Oorspronkelijk gebouwd in hout werd het herbouwd in duurzaam materiaal en voltooid in 1482. Voorheen bevond zich op de toren een spits; deze werd meermaals door brand vernield en weder opgetrokken; eindelijk in 1741 werd die door de bliksem getroffen en niet meer hersteld.

Het Belfort, waarvan de hoogte 88 meter bereikt, houdt een beroemd

de beiaard bestaande uit 49 klokken (Bezoek en bestijging : 5 F.)

De Hallen die zich aan de voet van de Belfortoren vierhoekig uitstrekken, werden meermaals gerestaureerd, vergroot en verbrand: de vleugel langs de Grote Markt is het enige deel van het gebouw dat zijn oorspronkelijk uitzicht heeft kunnen behouden en dat tekent van 1240.

In het midden van de Grote Markt rijst het standbeeld van Jan Breidel en Pieter de Coninck, de twee Brugse poorters die beroemdheid verwierven in de slag der Gulden Sporen. Het monument werd opgericht in 1887 en de bas-reliëfs verhalen episodes uit de strijd van de ambachten tegen de verdrukkings.

Wanneer wij het Belfort van voor bekijken, bevindt zich, op onze linkerhand, eerst het Postgebouw, vervolgens het Goevernementspaleis, beide gebouwd op het einde der 19^e eeuw. Bewonderen wij de harmonie van de lijnen; hun zwier en hun afmetingen stemmen wonderlijk overeen met het geheel van de plaats.

Werpen wij een bewonderende blik op de mooie gevels die, aan onze rechterhand, de Grote Markt omgeven: het oud huis van Bouchoute en de Craenenburg (huizen die de hoeken vormen van de Sint Amandstraat), beide overblijfsels van het Boergondisch tijdperk: het was vanuit de vensters van deze gebouwen dat de genodigden van de hertogen van Boergondië de feesten en spelen bijwoonden die met luister plaats hadden op de Grote Markt. De Craenenburg had daarenboven het voorrecht (?) tussen de muren van zijn keizers Maximiliaan van Oostenrijk in persoon opgesloten te hebben gehouden: de Bruggelingen hielden hem er gedurende twee weken gevangen.

Richten we ons naar de hoek van het Postgebouw en verlaten we de Grote Markt langs de Breidestraat: aldus monden we uit op de Burg.

Hier bevinden we ons in de bakermat van de stede en het is op deze plaats dat Boudewijn met de Ijzeren arm, graaf van Vlaanderen, in 865 een vesting bouwde; deze verdween weldra van de plaats zomede de oude Sint-Donatianskathedraal die voorheen het pleintje bezette dat thans met hoge platanen en kastanjabomen beplant is.

De rug kerend naar de bomen, bewonderen we voor ons de indrukwekkende reeks monumenten: van rechts naar links bevinden zich de H. Bloedkapel, het stadhuis en zijn beeldjes, de vergulde griffie van't Brugse Vrije en hiermee een rechte hoek vormend, het Justitiepaleis.

De kapel van de H. Basilius, op dewelke de H. Bloedkapel werd gebouwd, is een der laatste overblijfsels van het op deze plaatsen door Boudewijn met de Ijzeren arm aangelegde feodaal complex; hier is alles Romaans, massief, zwaar en somber. Gelukkig verheft zich hierboven een heel stralende en weelderige kapel, een kapel die het oog behaagt door de verscheidenheid van haar stijlen. Met haar dubbel torentje met Oosterse zwier zou men zich op Syrische bodem wanen of in het land van koning Salomon; bij het decor ontbreken slechts de statige ceders of de sombere cypressen. De H. Bloedkapel (15^e eeuw) bewaart de kostbare relikwie van het H. Bloed alsook het schrijn, een waar wonder van goudrijfwerk. Deze schatten worden eenmaal jaars in het begin van Mei, door de lingerende straten van de stad gedragen ter gelegenheid van de H. Bloedprocessie (Bezoek aan de kapel en het museum: 3 fr.).

Het stadhuis, waarvan de bouw werd aangevangen op het einde der 14^e eeuw, wordt beschouwd als het oudste van België; op het verdiep bevindt zich een der meest bezochte merkwaardigheden van de stad: de gotische zaal waar het gewelf, het beeldhouwwerk alsook de muurschilderingen het oog van de toerist verrukken. (Bezoek: 3 frs.).

Naast het stadhuis rijst de oude Griffie van het Vrije, in Renaissancestijl: de gulden versiering, het prachtig houtwerk binnen, vormen een wondermooi gebouw (het Vrije, magstratuur die onder haar rechtsgebied een honderdtal dorpen telde tussen de zee, de Schelde en de Ijzer).

Eindelijk het Justitiepaleis, gebouwd in het begin der 18^e eeuw op de ruïnen van het oude paleis van't Vrije, bevat de bekende schoorsteen van't Vrije, gebeeldhouwd in marmer en hout en gemaakt ter ere van Karel V (Bezoek: 3 frs.).

Tegenover de H. Bloedkapel bevindt zich de Proostdij, laatste monument van de plaats: bewonderen we de prachtige renaissancestijl van het gebouw, voltooid in 1664, en dat is versierd met tal van beelden, kolommen, kariatiden en lijstwerk.

Verlaten we nu de Burg alonder het gewelf tussen het stadhuis en de oude griffie van't Vrije: we treden aldus in de Blinde Ezelsstraat, vervolgens, na over de Blinde Ezelsbrug te zijn gegaan, kerent we naar links om de steenhouwersdijk te bereiken en verder de bekende Groenelei.

Thans volgen we een der talrijke kanalen die de stad doorkruisen, rechts zien we de Vismarkt, gewone constructie (1821) die een bezoek waard is 's Vrijdags morgens, dag waarop de toerist zich rekenschap zal kunnen geven van het sappig plaatselijk dialect. Links bewonderen we de achtergevel van het Oude Paleis van 't Vrije. Onze wandeling voortzettend langs de rei, komen we opvolgens voorbij twee prachtige oude bruggen, door talloze schieders reeds op het doek nagebeeld: de Meebrug en de Peerdebrug.

Na verder naar rechts, de gevel van het oude godshuis «De Pelicaen» te hebben bewonderd, keren wij op onze stappen terug en aanschouwen we een laatste maal deze plaats vol poëzie waar tal van kunst-schilders mekaar ontmoeten.

Opnieuw vóór de Blinde Ezelsbrug voorbijkomend, bemerken we rechts één van de zes aanlegplaatsen waar de wandelaar, zonder zich te ververmoeden, de schoonheden van de stad kan ontdekken terwijl hij comfortabel gezeten blijft in een motorbootje (tarief: motorbootjes 75 frs. per bootje van 1 à 5 personen; fr.: 25. - per persoon wanneer er meer dan 3 personen zijn).

Verlaten we de kaai en betreden we de Huidevetterspaats in het midden van dewelke een kolom waarboven een leeuw is geplaatst. Rechts bevindt zich een interessant type van Brugse architectuur: het oud lokaal van de «Huidevetters-gilde».



Cliché: Commiss. Toerisme.

Wanneer we de plaats verlaten bereiken we de Rozenhoedkaai die wij volgen. Beneden ons loopt de Reie, de rivier die vroeger uitmondde in het Zijn, sedert eeuwen verzand. In de verte rijst de grijze Belforttoren; dichterbij ons merken wij puntgevels op en, reeds vóór ons, boven een dak van groen, verschijnt de kokketoren van de O. L. Vrouwkerk.

Na de Sint-Joanner-Nepomicenserbrug te zijn overgestoken, bereiken wij een lommerrijke plaats onder de eerbiedwaardige takken van de oude bomen van de Dijver.

Gekomen aan de voet van de O. L. Vrouwbrug, blijven onze blikken rusten op de toren wiens hoogte honderd twee en twintig meter bedraagt. Deze kerk onderscheidt zich door de wijde en de stevigheid van haar schoormuren. De bouw ervan werd in 1280 begonnen en duurde meerde eeuwen. Het bezoek aan de kerk laat toe de graftomben in gegoten koper te bewonderen van Karel de Stoute en van Maria van Bourgondië, het marmeren beeld van de Madonna van Michel Angelo, zomede talrijke mooie schilderijen van de oude Brugse school (Bezoek aan de praagraven: 3 fr.).

Gedeeltelijk gelegen op de O. L. Vrouwbrug bevat het Brangwijnmuseum een merkwaardige verzameling van de werken van de Engelse schilder Frank Brangwijn.

Daarneven bevindt zich het Gruuthusepaleis dat, als museum o. a. rijke verzamelingen, kantwerk, oude meubelen, wapens, porcelein bevat (Bezoek: 5 fr.).

Verlaten we de voet van de O. L. Vrouwbrug, steken we de straat over, en gaan we vervolgens door een deur om binnen te treden in een lief ohje waar we rechts van verschillende zijden het prachtig Gruuthusepaleis alsook de O. L. Vrouwkerk kunnen bewonderen. Links bemerken we de ingang van het Stadsmuseum, moderne constructie (1930) waar enkele beroemde meesterwerken van de Vlaamse primitieven zijn samengebracht (Bezoek: 10 fr.).

Steeds slenterend bereiken wij het lief St Bonifaciusbrugje over de Reie. Wij gaan erover en slaan links of; reeds tekent zich vóór ons de sombere en ingetogen gestalte van het St. Janshospitaal af.

Houden we een ogenblik stil vóór dit monument waarvan de bouw in de 12^e eeuw werd aangevangen. Het is in een zaal van dit gebouw dat een gedeelte van de meesterwerken van de beroemde Vlaamse primitief Hans Memling wordt bewaard; het schrijn van de H. Ursula vooral lokt menige bezoekers; van hun kant vormen de middeleeuwse pharmacie en de hospitaalkerk eveneens twee merkwaardigheden (Bezoek aan het hospitaal: 5 fr.).

Ons vóór het hospitaal bevindend, draaien we links naar de Hospitaalbrug, onder dewelke de Reie loopt. Wandelend door de Sainte Katelijnestraat nemen wij rechts de Wijngaardstraat, die ons naar het Begijnhof leidt: eerst moeten we nog rechts het brugje oversteken.

Het begijnhof ontroeft door de kalmte en de vrede die er heersen. De kleine Gothische kerk (13^e eeuw) is merkwaardig om het prachtig houtwerk binnen en verdient de aandacht van de toerist.

Verlaten we deze rustige plaats langswaar we zijn binnengekomen en slaan we rechts af om het Stadhuis te bereiken.

Van op de tegenover het sas gelagen brug kunnen we enerzijds de brug van het Begijnhof alsook in de verte de O. L. Vrouwkerk bewonderen en, aan de andere kant, het Minnewater. Welk betoverend schouwspel... Scharen van schilders dichters en verliefden hebben getrild bij het aanschouwen van de zachte heerlijkheid van het landschap.

Verlaten we de brug en keren we links om de oever van het water te volgen tot bij het brugje dat zich boven een wijd watervak bevindt en vanwaar zich een indrukwekkend toneel aan onze ogen ontrolt. Over de golvende waterspiegel, drijven statig enkele zwanenparen schitterend-wit en ongewoon sierlijk, terwijl de bomen het geheel versieren met heel een gamma van groene kleuren.

Aan een der uiteinden van het brugje rijst de Poermolen (1398) die eertijds dienst deed als poedermagazijn en een der laatste overblijfsels van de oude stadvestingen uitmaakt. De rug gekeerd naar het «Sashuis» bemerken wij het kanaal van Brugge naar Gent alsook aan de horizon de gebouwen van «La Brugeoise», de welgekende metaalfabriek.

Keren we op onze stappen terug bedenkend dat dit water, dat thans zo aantrekkelijk is, vroeger slechts een eenvoudige kom was voor binnenhandel en, terug langs de Wijngaardstraat komend, nemen we links de Walplaats waar enkele oude woningen de aandacht verdienen.

Richten we ons vervolgens, rechts naar de Walstraat. Wijken we af naar het St. Janshospitaal en het portaal van de O. L. Vrouwkerk en slaan we links de Heilige Geeststraat in. Aldus hebben we de gelegenheid voorbij het bisschoppelijk Paleis (1549) te komen en de St. Salvators kathedraal te bereiken. Draaien we er bijna gans omheen naar links om uiteindelijk de Steenstraat te bereiken. Vooraleer in te gaan in de richting van het Belfort bewonderen we een ogenblik de kathedraal die een geheel uitmaakt van onbetwistbare majesteit en waar we enkele mooie stukken vinden van Romaanse en Gotische architectuur. Reeds in 961 verrees op deze plaats een kerk die, door de eeuwen heen opeenvolgens werd vergroot, herbouwd, door brand vernield, weer veranderd. Het bovenste van de toren werd in 1846 gebouwd, de spits werd voltooid in 1871. Prachtige ramen, een rijke verzameling van Brusselse tapijten, meerdere doeken van Vlaamse meesters alsook oude praalgraven kunnen biennen de kerk worden bezocht (Bezoek aan het museum van de kerk: 5 fr.).

Onze wandeling hervattend volgen we dus de Steenstraat in de richting van de Grote Markt. We zijn reeds terug aan ons vertrekpunt, na deze eerste uitstap in twee à drie uur te hebben afgelegd.

Brussel-Haacht-

Keerbergen-Mechelen

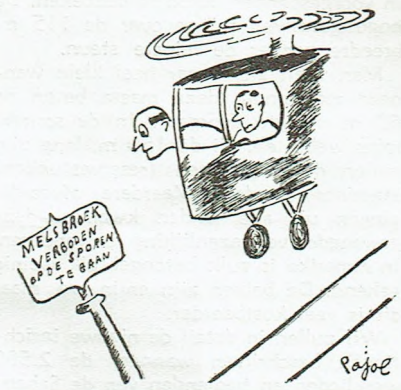
Door de verbinding te verwezenlijken tussen twee elektrische lijnen respectievelijk van Brussel en Mechelen uit, bezit de N.M.V.B. nu één nieuwe lijn welke twee grote steden met twee belangwekkende centra verbindt.

Inderdaad de dennenbossen van Keerbergen zullen voortaan door de Brusselaars kunnen bezocht worden zonder van trein of tram te moeten overstappen.

EEN WANDELING.

Om veiligheidsredenen, komt alleen de motrice de reizigers opnemen aan de hoek van de Koninklijke Straat. De aanhangwagen wordt dan achter de Sint-Mariakerk opgepikt, en het treinstel bolt over Schaarbeek en Haren naar Diegem.

Daar, aan de Broekstraat, stapt men uit indien men het kasteel van Beaulieu



in 110 minuten!

Bovendien loopt de lijn doorheen een vóór de oorlog onbekend Brabants dorpje, maar dat sinds 1945 met gans de wereld in betrekking is : Melsbroek, onze nationale luchthaven, voor dewelke belangrijke credieten gestemd werden. Indien men weet dat de voorziene uitgaven van eerste aanleg 240 miljoen bedragen en dat een omvangrijke som zal besteed worden voor de ontginningen en de aankoop van gronden,

wenst te bezoeken, waar men na 10 minuten wandelen aankomt.

DE NATIONALE LUCHTHAVEN

Na het onderstation te Diegem-Loo komt de halte « Batavia ». Daar stapt een deel van het Sabena-personeel uit. Aan de volgende facultatieve halte is het de beurt aan de aardige air-hostessen en aan de bezoekers. Daar staat de controle-toren met groenachtige ruiten van de Luchtvaartregie.

DE SABENA

Meer en meer zorgt onze elektrische lijn voor het vervoer van bezoekers, nieuwsgierigen, ouders en vrienden die de luchtvaartreizigers verwelkomen of er afscheid van nemen.

De inrichtingen zijn toegankelijk voor het publiek en terwijl men een verfrissing neemt in het buffet, ziet men de D.C. 4, de D.C. 3, de Constellations en de zware Convairs landen en opstijgen.

Een vliegtuig uit Londen is zo pas sierlijk op het veld neergestreken. Een vrouwelijke bediende van de SABENA gaat vriendelijk lachend de uitstappende reizigers - waaronder een Hindoe met

tulband - tegemoet en leidt hen dan naar de officiële burelen van Douane en Veiligheid.

Bij het gebrom van de motoren voegt zich nu en dan een roepstem in de krachtige luidsprekers die in drie talen de aankomst of het vertrek der vliegtuigen aankondigt.

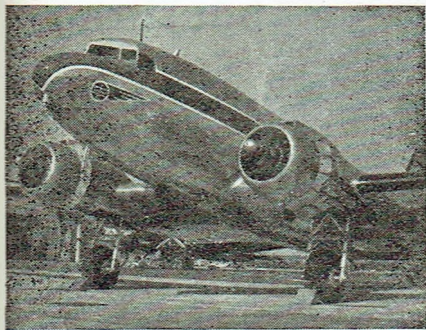
Dit immer gevarieerd schouwspel oefent een sterke aantrekkingskracht uit op het publiek en vooral op de jeugd die zich warm maakt voor het vliegwezen.

Onze nationale luchthaven strekt zich uit over een oppervlakte van 600 hectaren. Een oppervlakte van 960 hectaren wordt voorzien.

In uitvoering van de plans zullen zes startbanen aangelegd worden met een lengte van 2,4 km. à 4,2 km.

De oprichting van de huidige vlieghaven, waarvan de aanbouw dateert van 1947, is slechts voorlopig. Gans het Sabena-complex met loodsen, werkplaatsen..., is volop in aanbouw, op meer dan 1 km. daar vandaan aan de overzijde van het plein.

Dank zij de vriendelijkheid van de H. Creteur, Directeur van het personeel, hadden wij de gelegenheid de loodsen



Een D.C. 3 startklaar

Foto « Onze Sabena ».

dan moet men wel besluiten dat Melsbroek een uitzonderlijke uitbreiding zal kennen, waaraan onze elektrische lijn, uitgerust met flink materieel, er het hare zal toe bijdragen.

In lengte haalt de nieuwe lijn het weliswaar niet tegen de lijn De Panne-Knokke, noch tegen Mons-Charleroi over La Louvière, maar met haar 40 km. afgelegd in 100 minuten bekleedt zij toch een niet te versmaden plaats tussen onze lijnen.

De rit van Brussel naar Keerbergen kost 18 fr., en 's Zondags 21 fr.

De vroegere lijn Brussel-Haacht was gekend als een « goede » lijn. Daarbij dient gezegd dat onder de bevoegde leiding van dienstoverste Borremans het ook een model tramlijn geworden is. Wagens, stations, halten zijn net en wel onderhouden. De dienstregeling werd geleidelijk van 1.20 u. op 1.10 u. en ten slotte op 1 uur. teruggebracht. Wanneer de omleiding van Diegem zal verwezenlijkt zijn met dubbel spoor van Brussel naar Diegem-Loo, voorziet men Brussel-Haacht in 50' te kunnen afleggen.



De verbinding tussen Haacht er. Keerbergen werd door het personeel van groep Leuven verwezenlijkt. Aldus konden wij een zeker aantal agenten in dienst houden, die men anders had moeten afdanken.

Foto Daen.

in voorgespannen beton te bezoeken. De hoge gewelven reiken over de 115 m. breedte zonder de minste steun.

Men voelt zich maar heel klein wanneer men onder deze massa beton op 60 m. hoogte doorgaat. In de souterrains welke elk bij de 150 m. lang zijn zullen de magazijnen (reservestukken) ingericht worden. Meerdere afvaardigingen uit alle landen kwamen deze gewaagde verwezenlijking bewonderen. In Amerika is zulk betongebruik weinig gekend. De balken zijn er in ere, maar dit is veel kostbaarder.

Wij zullen in detail de nieuwe inrichtingen beschrijven wanneer de 2.500 werklieden en bedienden van de Sabena er zullen ondergebracht zijn en het

groot probleem van **het dagelijks vervoer** van al deze arbeidskrachten zal oprijzen.

Deze zending zal hoogstwaarschijnlijk de N.M.V.B. ten laste vallen. Ook werd reeds tussen beide directies een eerste contact tot stand gebracht.

Nu reeds worden op deze lijn veel abonnementen afgeleverd aan Sabena-personeel. Deze maatschappij zal overigens een tuindorp « Gerninal » doen opbouwen op een deel van het ongebruikte plein te Haren.

Twee duizend personen zullen er onderdak vinden waarvan de gezinshoofden onze lijn zullen gebruiken om zich naar hun werk te Melsbroek te begeven. Zo ziet men dat de lijn Brussel-Haacht

geroepen is om tot de gestadige groei bij te dragen van deze nationale maatschappij van vervoer per vliegtuig.

De aanbouw van deze 6 km. lange verbinding werd door het personeel van groep Leuven tot stand gebracht.

Op Zaterdag 28 Mei, ter gelegenheid van de inhuldiging, ontving het Gemeentebestuur van Keerbergen de hoge functionarissen van de Ministeries van Verkeerwezen en Financiën en van de N.M.V.B.

De nieuwe dienstregeling trad op 1 Juni in werking. Op Zon- en feestdagen vertrekken de trams uit Brussel naar Mechelen om het half uur, op twintig en vijftig minuten over het uur, van 7.50 u. tot 20.20 u.

De toeristische rondrit der Citadel



Foto Clessens.

van Namen per buurtram

Alwie in de Zomer de gelegenheid zal hebben, de toeristische tram te nemen van de Citadel te Namen, zal er steeds een goede herinnering van meedragen.

Men mag deze tram immers wel « toeristische tram » heten : zij rijdt maar alleen tijdens het Zomerseizoen, d. i. van Mei tot September, en slechts... met mooi weder.

Indien het niet regent, nemen we dus een tram van lijn n° 7, rechts bij de uitgang van het station te Namen.

Deze trein bestaat uit een bogiemotrice of een tweeassige motrice met twee open aanhangwagens. De excursionnisten verkiezen deze Zomerrijtuigen boven de moderne gesloten rijtuigen.

Op het uur en 18', zet de bomvolle tram zich in beweging, en zo rijden we langs brede lanen, het Louise-Mariepark voorbij, steken we de Samber over en bereiken de voorstad Salzinnes.

Bij een bifurcatie, laten we de weg naar Malonne liggen, en slaan links in. Dadelijk beklimt de tram een sterke helling, die langs « Les Hayettes » loopt, eindpunt van de regelmatige lijn n° 5.

De weg loopt langs een afgrond en gaat de helling der Sambervalley op. Op een zeker punt neemt het uitzicht toe aan onze rechterkant, en wordt het panorama werkelijk prachtig.

In de diepte van de vallei ontvouwt de weg zich als een wit lint, in de richting Malonne en Floreffe.

Aan haar rechterkant ontplooit de Samber haar slingeringen zover het oog reikt, en nog verder rechts verspreidt zich de andere helling van de vallei, met de dorpen St-Servais, Belgrade, Ronet en Flawinne.

Bij heel helder weder, kunnen we zelfs de schoorstenen en de opgestapelde uitgedolven aarde van het in de verte lig-

gende Zwarte Land, welke de achtergrond vormt van de vallei, onderscheiden. De tram wendt nu naar links. Het schouwspel is voorbij.

Voor 't ogenblik slaan we de bossen in en rijden verder langs helkleurige bungalows en lachende villa's. Een nieuwe bocht wordt links genomen en weldra dringen we het uitgestrekte park binnen van de Citadel. Nu en dan, links en rechts van het spoor, gebouwen en monumenten : het prachtig kasteel van Namen, het Forestierpaleis, het openlucht Zomertheater met zijn amphitheater, et het stadion met zijn tribunes, waaronder de tram doorrijdt.

Er valt op te merken dat er in het park van de Citadel talrijke wandelingen te doen zijn, o. a. naar het « Fort d'Orange » en naar het mooi gezichtspunt van de « Tour Carrée ». De reiziger kan een speciaal kaartje vragen, hetgeen hem zal veroorloven een andere tram te nemen voor de terugreis.

Enmaal uit de tunnel onder het stadion draaien we links af, en aan onze rechterkant komt het prachtig panorama van de Maasvallei te voorschijn.

De tramlijn loopt zachtjes langs de vestingmuur af, links, en langs de steile helling die naar de Maas afloopt, rechts. We laten nog aan onze linkerkant de vesting « Terra Nova » liggen, waarvan de bastions nog krijgsgebouwen bevatten, welke voor de bezoekers niet toegankelijk zijn.

Onze tram bereikt de smalle brug, over een oude gracht geworpen, rijdt tussen twee plompe torens, tot in het centrum zelf van het kasteel, eertijds het adelaarsnest van de graven van Namen.

Hier wordt er tien minuten halt gehouden om aan de gasten toe te laten uit te stappen en van de mooie aanblik te genieten.

Bezit U een fotoestel ? Tracht dan één der prijzen te behalen vermeld op bladzijde 15.

Wij gaan de 3 of 4 treden op van de stenen trap, die toegang geeft tot het belvédère, dat zich aan de top van de Oubliettoren bevindt. Nauwelijks op 5 meter afstand van de tram, naarmate we de borstwering naderen, verschijnt er een indrukwekkend panorama. Van onze uitkijk uit, beheersen we de ganse Maasvallei.

Vóór ons, ligt de oude en schilderachtige brug van Jambes, die toegang geeft tot de fraaie gemeente met dezelfde naam. Aan de rechterkant, krimpt de vallei in en in de verte kunnen we de reusachtige rotsen van Néviaux en Lustin onderscheiden.

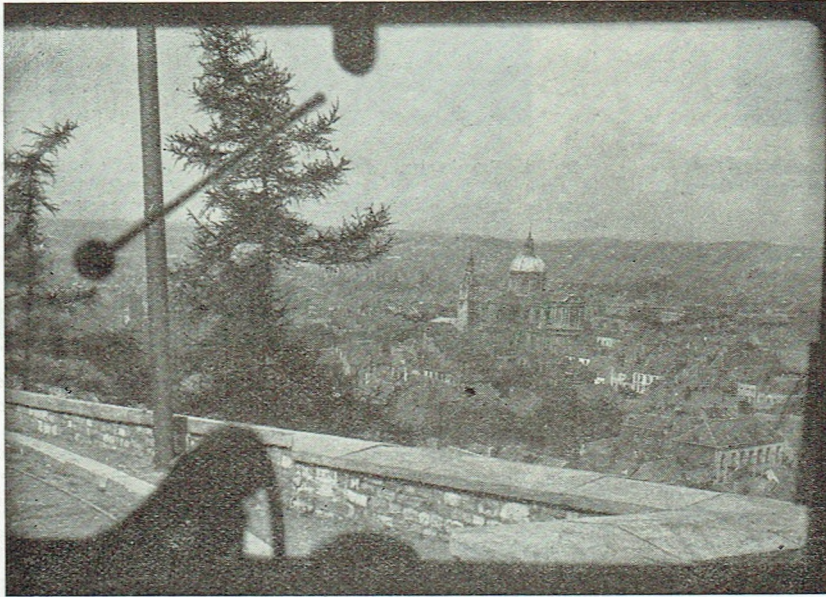


Foto Pennard.

We herkennen Wépion en Dave, terwijl de vallei uit ons zicht verdwijnt, in de richting Profondeville en Dinant.

Aan de voet zelf van de rots is de smalle strook grond, die ons van de Maas afscheidt, met vroegere gebouwen van het oude Namen bezet. Aan onze linkerkant, stroomafwaarts, de samenloop van Samber en Maas, en in de verte ontdekken we Bouge, Beez, en Marche-les-Dames, met de al te bekende rotsen.

We volgen het parapet naar links, en op ongeveer 40 meter van het belvédère, staat de « Tour des Guetteurs », gelegen op de uiterste punt van het scheidingsgebergte Samber en Maas. Aan de linkerkant van dit gebergte overheersen we de Samber en gans Namen.

Hier rijzen boven de zee van stadsdaken torens en monumenten : de koepel der Kathedraal, de klokketorens van St-Jan en St-Loup, het Belfort, het Stadhuis, het Koninklijk Theater en het Station. Meer naar links bespeuren we het loof van het Louise-Marie park en de nieuwe brug van de Bevrijding op de Samber, de hoogten van St-Marc, Vedrin en Flawinne.

Lang zou men nog in verukking staan vóór dit panorama, maar onze wattman wordt ongeduldig en belt... de verzameling.

In spiraalbocht rijden we nu onder de brug door. Nochtans is onze bewondering, na zoveel moois gezien te hebben nog niet ten einde : de weg die naar de Maas loopt vanuit de steile hoogten, vertoont hier een reeks kronkelingen die moeilijk te volgen zijn, zelfs met een gewone auto. Deze weg heet de « Route Merveilleuse »; maar wat ook « merveilleus » is, zijn de werken verricht om aan de tram de mogelijkheid te geven deze bergpas af te dalen. Drie tunnels werden daartoe in de rotsen gehouwen.

En zo komen we beneden op de lijn Profondeville-Namen, langsheen de Maas.

Links bemerken we dan het mooie gebouw van de luxueuze Kursaal van Namen.

Rechts rijden we de brug van Jambes voorbij; verder steken we de « Pont de France » over op de Samber nabij de samenloop. Laatste blik op de Citadel, die ons nu dreigend schijnt te beheersen en dan rijden we de stad binnen.

Ten slotte komen we bij het station aan, eindpunt van onze wandeling die juist een uur lang geduurd heeft.

Uiterst tevreden over onze uitstap, en bijna met tegenzin verlaten we de tram, die zich naar het vertrekpunt begeeft om een nieuwe groep toeristen op te nemen.

Bij de afreis van deze toeristische tram denken we aan diegenen die niet meer zijn en die jaren geleden door hun arbeid en hun geest tot de verwezenlijking, tot het oprichten van deze lijn, in dienst van het toerisme, hebben bijgedragen. Ja, ingenieurs en werklieden, aan U allen onze innige dank, U, die zonder bulldozers, noch pneumatische toestellen, de rots doorboord hebt voor de tunnels van de « Route Merveilleuse », en dit voor ons genoeg. Zonder uw wilskrachtig en hardnekkig wroeten, zou de toegang tot de Citadel van Namen moeilijk, gevaarlijk en gewaagd gebleven zijn.

Wij raden alle agenten en hun familie aan onze onvergetelijke wandeling per tram te doen.

Zo zullen zij niet alleen een enig mooi brok natuurschoon te bewonderen hebben gekregen, maar tevens bijgedragen hebben tot de publiciteit van onze buurtlijnen. Want wie tevreden huiswaarts keert, vertelt over zijn reis aan vrienden en kennissen en dit is meer waard dan de best opgestelde prospectus. (Loucless).

Past de preventieve maatregelen toe.

■
Wacht niet tot een ongeluk gebeurd is om er van overtuigd te zijn dat men de Veiligheid niet licht moet opnemen.

■
Men is gauw het hospitaal binnen, maar het vergt een hele tijd om er uit te geraken.

(S. N. C. F.)

MOOIE LOOPBANEN

Nieuws uit



De h. Duys, stationsoverste te Oostmalle gaat op rust na 42 jaren dienst.



De h. Frankenke, werkplaatsoverste te Luik St-Gilles, eindigde zijn merkwaardig lange loopbaan met 49 jaren dienst.



De h. Barette, controleur te Jodoigne, met 44 jaren dienst, heeft zijn pensioen genomen.

Per radiotram naar het Rustoord.

Gent had het gevonden! Op uitstap naar het Rustoord te Wenduine! Een minimumprijs en een maximum gezelligheid? O. K. : een motrice - twee aanhangwagens - een transformator - een pick-up - een motorke - drie geluidsversterkers en de welwillende toelating van de H. Hoens, groepshoofd te Gent. Slotsom : 10 fr. per man. Kan het goedkoper?

't Gebeurde Zondag 29 Mei 1949. De mensen aan de kust keken verbaasd toen ze die drie muziekdoozjes, volgepropt met jolige mensen zagen voorbijtingelen en tenslotte halt houden op het zijspoor in Wenduine. Honderd passagiers stappen uit.

Ons rustoord zat proppensvol en aan gezelligheid ontbrak het niet.

Een flinke wandeling aan zee, een ritje in de omgeving, de innerlijke mens sterken, de dorst lessen en vooral eens goed rondkijken in de gebouwen zelf - « Wat is het er toch mooi! » - en deze dag was weer al te vlug voorbij.

M. Verstraete, van harte proficiat voor uw succesocht! En vrienden van « Waarheen » als u niet weet waarheen : Het Rustoord wacht u met open deuren!

Uitreiking van eretekens in de groep Leuven

Deze ceremonie ging door op Zondag 15 Mei in een hall van de werkplaats te Kessel-Loo die gelegenheidshalve versierd was met planten en vlaggen. Een « Brabançonne », gespeeld door leden van het personeel, begroette de aankomst van de H. Hoofdingenieur Van Huffel, vergezeld door de H. Verschaeve, ingenieur, en de HH. Timmermans, Gabriëls, Van Espen en Van Hove.

Deze laatste opende de serie der gedecoreerden nadat de H. Van Huffel, in beide landstalen, de betekenis van deze mooie dag had laten uitschijnen alsmede de verdiensten van al deze agenten werkelijk toegewijd aan de Nationale Maatschappij.

De H. Van Hove, Dienstoverste te Jodoigne, trad in de Maatschappij als ontvanger in 1912. Controleur benoemd te Leuven in 1919, kende hij er de

eerste electrificeringen. Nadat hij in 1927 stelplaatsoverste benoemd werd te Jodoigne, bekam hij er achtereenvolgens de graad van bewegingsoverste en dienstoverste. Het burgerlijk kruis van eerste klas werd hem toegekend.

Na hem volgden één voor één 95 agenten van alle graden. Het juweel werd hun op de borst gespeld door de H. Van Huffel, waarna zij hun diploma lieten inpakken en de twee traditionele sigaren in ontvangst gingen nemen.

Nadat de fanfare enkele flink uitgevoerde muziekstukken ten gehore had gebracht, gingen de agenten in groepjes uiteen, want velen hadden zich sinds lang niet meer ontmoet en de porto... had dorst gegeven.

Zo wordt de traditie in ere gehouden. Volgend jaar zal het nog beter zijn... in de nieuwe burelen!

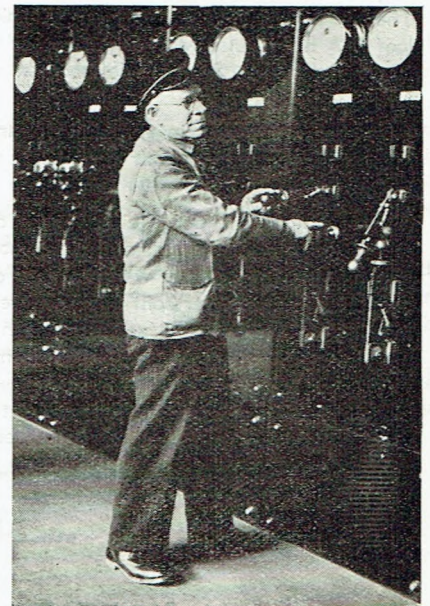
GROEP ANTWERPEN

Op 31-3-1949 ging te Merksem op rust, de schakelbordwachter Jordens, Jan, in dienst bij de Maatschappij sinds 15-6-1911. (Ph. Peeters).

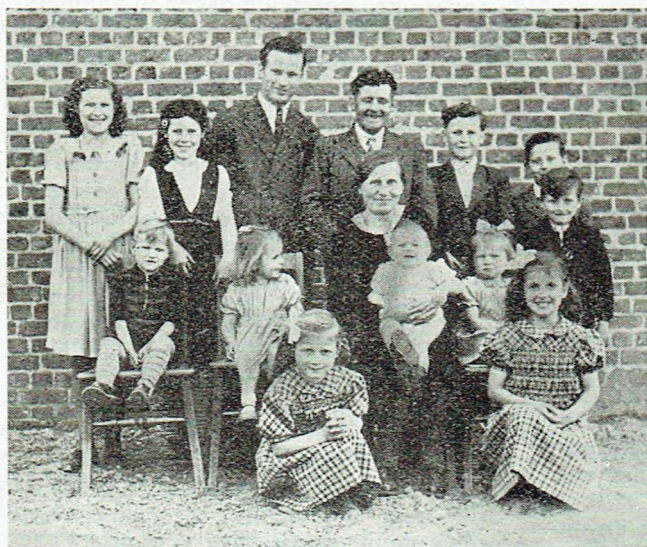


Te Merksem gingen op rust op 31-2-1949, de ontvangers De Rijke Kamiel, en De Keuster, Frans, op de foto van links naar rechts gezeten.

De twee gevierden kwamen in dienst bij onze maatschappij respectievelijk op 24-7-1914 en op 15-5-1919, (Ph. Peeters).



de Buurtspoorwegen



Het gezin van agent SWERTS heeft zich voltallig vóór onze foto-graaf geschaard.

De oudste zoon is eveneens werkzaam bij de Maatschappij. De twee meisjes op stoelen gezeten zijn tweelingen. Alleen moeder zou de ene van de andere kunnen onderscheiden!

Foto Roels.



Een Aprilvis? Neen hoor! Maar wel een prachtige snoek van 9,5 kg. gevangen door agent Crasset van Alle. Hij is er fier over, en terecht.

Handbalsport

In Augustus 1946 (zie «Onze Buurtspoorwegen» n° 4) werd een challengebeker, aangeboden door de kring der agenten van het Hoofdbestuur, in competitie gebracht.

Verleden jaar wist de ploeg van groep Namen, zich meester te maken van de trofee. Zodoende zullen de wedstrijden in dit gezellige stadje doorgaan. De h. Brandt, als fijne organisator, heeft de medewerking bekomen van de Vereniging voor Vreemdelingenverkeer van de stad, zodat het handbalkampioenschap van de N. M. V. B. deel zal uitmaken van het programma der feesten van het seizoen. Het gemeentebestuur zegde haar steun toe en de h. Huart, burgemeester, heeft bovendien een tweede beker uitgelooft.

Wij durven het verhoppen dat vele trammannen de verplaatsing zullen maken op 28 Augustus om te Namen hun makkers aan te moedigen.

Een correspondent uit de vreemde zou graag te weten komen of de Esperantisten club «Nova Vojo», die vóór de oorlog zijn zetel had te Brussel, en opgericht was door trammannen, nog immer bestaat.

moeten kunnen antwoorden waar men afstapt om dit monument te bezoeken, om deze mooie uitstap te maken, om dat kasteel te gaan bezoeken...

— En ook waar men ergens een goeie pot kan pakken?

S. — En waarom niet? Al is de tijd voorbij waar aan een of andere belangrijke halte tijdens een manoeuvre van de locomotief of het op of afladen van de fourgon, de reizigers uitstapten om op hun gemak een pint te gaan leegdrinken in de café «In de tramstatie».

— De reizigers...? A, ja... Ja, die goeie ouwe tijd...

Een
weder-
varen
van
controleur
Speurneus



— Hewe!, controleur, hoe was't met de congé?

S. — O, niets bijzonders; 'k heb d't jaar gedaan zoals de facteur van mijn gemeente. Die liep binst zijn ver'of alle dagen een e'rdje mee met z'n plaatsvervanger tijdens de ronde...

— A's ik goe begriep, hebt ge uw familievrijkaart opgebruikt? Wij reizen om te le-e-eren... zegt het liedje...

S. — Ge moet daarmee niet lachen; il heb inderdaad veel bijgeleerd. Om maar een paar voorbeelden te geven wat ons werk aangaat. In een groep zag ik aan iedere halte een rode plaat op een paal, en op die plaat de dienstregeling bestreken met een soort vernis.

— Dat zou op onze lijn van pas komen. En de weinige dienstregelingen die nu uitgehangen worden zouden ten minste zo snel niet meer gescheurd of bevuild worden.

S. — Langs een elektrische lijn in het Brabantse stond een eenvoudige maar kloeke bank opgesteld aan iedere halte.

— Daar mag de dienstoverste wel een pluimpje voor op zijn hoed steken.

S. — En op een verpachte autobuslijn reed een nieuwe bus met openschuivend dak...

— Dat ware nu eens echt het ideaal om de Ronde van Frankrijk te volgen...

S. — Ik zie dat ge ook al een van die fanatiekers zijt die er de Ronde overal te pas of te onpas bij sleuren.

— De Ronde, chef? Eerlijk gezegd de droom van mijn leven is: drie weken verlof, driedubbele verlonbezoldiging, en, en avant, pour le Tour de France.

S. — En drie weken lang stof gaan slikken achter de een of de andere publiciteitswagen? Merci. Maar als het zo is, kent ge zeker de hoogte van de Galibier et het aantal bochten van de Tourmalet van buiten?

— Ja'k. 't Is nu vijftien jaar dat 'k de Ronde volg, van verre natuurlijk maar met een Gu'de Michel in handen. Ik ken de plaatsen van controle en ravitaillering alsof ik er geweest was.

S. — Da's wel. Zo leert men aardrijkskunde zonder het te weten. Maar zoudt ge even goed de toeristische bezienswaardigheden van onze streek kunnen opnoemen?

— Wel, dat gaat nog al. Maar de mensen op de tram kunnen U soms vragen stellen om ervan omver te vallen.

S. — Maar het is juist in ons belang hun een vr'endelijk, juist en volledig antwoord te bezorgen. Ge koopt boeken en tijdschriften over de Ronde; tracht het zelfde te doen voor uw streek. We zouden allemaal

(zie vervolg onderaan vorige kolom).

Sociale Kroniek

Regime van het Wettelijk Jaarlijks verlof 1949

Hieronder geven wij een beknopte uiteenzetting der berekening van de duur van het verlof en van de verlofbezoldiging der loontrekkende agenten.

I. — Duur van het verlof.

De duur van het wettelijk jaarlijks verlof van een loontrekkende agent wordt berekend naar verhouding van het aantal werkdagen dat hij gepresteerd heeft tijdens het voorgaand burgerlijk jaar. In andere woorden, de in 1948 gewerkte dagen bepalen, de duur van het verlof welk in 1949 dient toegekend.

Met het oog op de berekening van het aantal verlofdagen worden bovendien sommige dagen van afwezigheid als gewerkte dagen beschouwd. Deze zijn :

a) de dagen van afwezigheid wegens tijdelijke volledige werkonbekwaamheid voortvloeiend uit een werkongeval, en dit tot op het ogenblik der werkher-neming of der definitieve consolidatie van het ongeval;

b) de dagen van afwezigheid wegens ziekte en dit ten belope van de eerste 300 werkdagen;

c) de dagen van afwezigheid wegens normale wederoproeping onder de wapens, behalve wegens tuchtmaatregel, en dit ten belope van 42 dagen per jaar.

De duur van het verlof van een agent, ouder dan 21 jaar op 1 Januari van het jaar tijdens hetwelk het verlof genomen wordt, beloopt :

6 dagen voor meer dan 275 gespresteerde of gelijkgestelde dagen in 1948;

5 dagen voor 226 tot 275 gepresteerde of gelijkgestelde dagen in 1948;

4 dagen voor 176 tot 225 gepresteerde of gelijkgestelde dagen in 1948;

3 dagen voor 126 tot 175 gepresteerde of gelijkgestelde dagen in 1948;

2 dagen voor 76 tot 125 gepresteerde of gelijkgestelde dagen in 1948;

1 dag voor 26 tot 75 gepresteerde of gelijkgestelde dagen in 1948;

1/2 dag voor 15 tot 25 gepresteerde of gelijkgestelde dagen in 1948.

De hierboven bepaalde duur van het verlof wordt respectievelijk verdubbeld of verdriedubbeld voor de arbeiders van 18 tot 21 jaar en van minder dan 18 jaar op 1 Januari 1949.

II. — Bedrag van de verlofbezoldiging.

De verlofbezoldiging is gelijk aan 4 % van de bruto-lonen wanneer het arbeiders betreft van ten minste 21 jaar oud op 1 Januari van het jaar tijdens hetwelk het verlof genomen wordt.

Dit bedrag wordt op 6 % gebracht voor de arbeiders van ten minste 18 jaar oud en op 8 % voor deze van minder dan 18 jaar op 1 Januari 1949.

Daar de dagen van afwezigheid wegens ziekte en de andere gelijkgestelde dagen in aanmerking komen voor het berekenen van de duur van het verlof en aangezien de werkgever er wettelijk niet toe gehouden is voor deze dagen een bezoldiging uit te betalen zou een wanverhouding bestaan tussen het aantal verlofdagen en de toegekende verlofbezoldiging.

Inderdaad, een agent, welke tijdens het jaar 1948 gedurende 200 werkdagen ziek geweest is en die slechts 75 dagen gepresteerd heeft, zou slechts voor 6 daen verlof een verlofbezoldiging ontvangen gelijk aan 4 % van het loon voor de 75 gewerkte dagen. Om aan dit bezwaar te ontmoet te komen werd een dagelijks forfaitair loon vastgesteld voor de gelijkgestelde dagen. Dit bedrag is veranderlijk volgens het geslacht en de ouderdom en beloopt :

150 fr. voor de mannelijke volwassen arbeiders;

120 fr. voor de vrouwelijke volwassen arbeiders;

110 fr. voor de arbeiders van 18 tot 21 jaar;

75 fr. voor de arbeiders van minder dan 18 jaar.

Elke dag afwezigheid op het werk, welke kan worden gelijkgesteld met een effectieve werkdag, verhoogt het verdiende loon met het forfaitair bedrag hierboven bepaald.

De percentages van 4, 6 of 8 % zullen berekend worden op het totaal van het bedrag der werkelijk verdiende lonen en het bedrag der forfaitaire lonen voor de gelijkgestelde dagen. Het aldus bekomen bedrag zal nochtans niet volledig aan de arbeider worden uitgekeerd; er zal immers een afhouding van 6 % op dit bedrag worden verricht ten einde de kosten te dekken welke veroorzaakt worden door de toekenning van een verlofbezoldiging voor de gelijkgestelde dagen (ziekte, arbeidsongeval, wederoproeping onder de wapens), voor dewelke geen bijdrage door de werkgever werd gestort.

III. — Vereffening.

De verlofbezoldiging zal worden uitgekeerd bij het nemen van de 1ste verlofdag, tegen kwiting op de verlofkaart.

Verlenging van de geldigheidsduur der kaarten heen- en terugreis op het net der N. M. B. S.

De geldigheidsduur der kaarten voor heen- en terugreis (3de klas) mag verlengd worden ten belope van maximum 15 dagen voor de begunstigden der wet op het jaarlijks verlof. De kaarten met verlengde geldigheidsduur worden afgeleverd in al de stations, mits voorlegging van een getuigschrift van verlof, opgemaakt door de groepsdirectie, met aanduiding van de samenstelling van het huisgezin en de datum van het verlof.

Dit getuigschrift moet door een verantwoordelijk agent worden getekend en voorzien van de stempel der N. M. V. B.

Dit voordeel wordt eveneens toegestaan aan de echtgenoten en aan de minderjarige kinderen voor zover zij de begunstigde verzellen.

Deze maatregel zal van kracht zijn tot op 30 September 1949.

Statistieken om over na te denken

Van de werkongevallen overkomen aan de wedde- en loonkrekenden, met verzuim van de ongevallen die zich voordeden op de weg naar het werk en deze waar de aansprakelijkheid van derden tegenover de N. M. V. B. in het gedrang komt.

| Jaar | Antwerpen | Beide Vland. | Henegouwen | Namen-Luxemb. | Luik | Leuven | Brussel | Limburg | Net |
|----------------------------|-----------|--------------|------------|---------------|------|--------|---------|---------|------|
| 1948 | 26,9 | 28,6 | 55,5 | 39,7 | 36,6 | 23,8 | 40 | 50,8 | 37,6 |
| 1 ^{er} trim. 1949 | 28,5 | 23,1 | 46,5 | 33,5 | 19,7 | 19,65 | 32,3 | 34,9 | 31,1 |

N. B. — Onder percentage van frequentie verstaat men het aantal ongevallen (die minstens één dag werkloosheid veroorzaakten) - per 1.000.000 uren blootstelling aan het gevaar.

Veiligheid

Van 9 tot 20 Mei, werden gelijk elk jaar bijzondere manifestaties op touw gezet ter gelegenheid van de veertiendaagse propaganda voor veiligheid, hygiëne en verfraaiing der werkplaatsen.

Ondernemingshoofden, veiligheidshoofden, specialisten, afgevaardigden en zo meer kwamen samen om na te gaan wat er in de afgelopen maanden gedaan werd, en wat er nog moest gedaan worden om meer veiligheid in het werk te bekomen.

Zo werd op 16 Mei te Antwerpen een dag besteed aan de veiligheid in het vervoer.

Mijnheer Borgerhoff, adjuncthoofd van de Algemene veiligheidsdiensten bij de N. M. V. B., sprak er over de veiligheid, en wij menen dat de volgende uittreksels uit zijn rede onze lezers kunnen interesseren.

Men vroeg ons te spreken over veiligheid in transportondernemingen. Het onderwerp is wel van belang zo men zich even wil herinneren dat transport bijna op de «ereplaats» komt voor wat de werkongevallen betreft. Flauwe eer met droevige gevolgen, zult U me zeggen. Ja, inderdaad, droevig mogen de gevolgen genoemd worden, en ik wil dan ook even trachten U het zedelijk uitzicht te toonen van het voorkomen van ongevallen.

HET ZEDELIJK UITZICHT VAN HET VOORKOMEN VAN ONGEVALLLEN

Bij wie schiet er geen beeld te binnen, elke maal er gesproken wordt van ongevallen of van rampen. Bij de ene is het een aan de lijve gevoeld feit. Bij de anderen een beleefde geschiedenis; maar allen hebben we meegevoeld met de ongelukkigen die als slachtoffer vielen van hun taak.

Mijnrampen... Branden... Verkeersongevallen... Al'e dagen staan de kranten er van vol... en men kijkt lijdzaam toe.

Er nochtans, men mag niet lijdzaam toezien, men moet reageren, men moet de ongevallen vermijden en voorkomen. Het gaat er om mensenslevens te redden.

HET VOORKOMEN VAN ONGEVALLLEN BIJ DE BUURTSPOORWEGEN

De nadorlogse periode oefende ook bij de Buurtspoorwegen haar invloed uit op gebied van modernisering en organisatie.

Men voelde dat redding moest gezocht worden in efficiëncy wat op het eerste zicht niet schijnt te stroken met veiligheid.

Men ging dan ook de zaak van een beetje nader beschouwen, aan de hand van ervaringen die aldus werden opgedaan, en men kwam er toe de noodwendigheid te erkennen om organisatie, rendement en veiligheid te laten gepaard gaan.

Aan de hand van de bestaande statistieken in de maatschappij werd vastgesteld dat ongeveer 75 % van de ongevallen te wijten waren aan de menselijke factor, tegen 25 % aan andere oorzaken.

Het was dus aangewezen, eerst en vooral de aandacht te wijden aan de mens en aan zijn tekortkomingen.

Maar dit alles moest gebeuren met het zicht op meer rendement, op meer productie en daarom moest het probleem ook aan deze zijde volledig belicht worden, vooraleer van wal te steken met een aanvullend programma.

U kent al'en de kritiek die men gemaakt heeft op de rationalisering, en het succes die deze laatste nochtans kent.

Men heeft inderdaad zeer gauw ingezien dat het onnodig is tegen de vooruitgang in te gaan, en men heeft, met een gelukkig gevolg, getracht zich aan te passen, wat een nauwe samenwerking tot stand bracht tussen werkgever en werknemer.

De jacht op ongevallen is er een phase van en wellicht niet de minst belangrijke.

De gezondheid, de goede geest, zijn factoren van tevredenheid bij het werk, en van rendement.

Ziekte, mistevredenheid, slepen el'ende en verlies voor de gemeenschap mee.

Wij zouden nog kunnen aanstippen voor niet-overtuigden, dat de mens, met het kostbaarste, ook het kostelijkste werktuig is, en dat dus de meeste zorgen eist.

Wij zouden met wijlen Dr Carard kunnen zeggen «dat de mens wel bijzonder dom moet zijn, om in het algemeen reorganisatiewerk, zich zelf zo dikwijls te vergeten».

BIJZONDERHEDEN IN ZAKE VEILIGHEIDSORGANISATIE BIJ DE BUURTSPOORWEGEN

Zo wij het accent hebben willen plaatsen op de menselijke factor, dan is het om U beter te doen begrijpen waarom er bij de Buurtspoorwegen bijzonder in dit domein wordt doorgedrongen.

Vcoreerst moest men er de gunstige atmosfeer scheppen waarin zou kunnen gewerkt worden. Nieuwe gedachten moesten doordringen tot bij de minste medewerker, waar hij ook te werk stond.

Daartoe werd het tijdschrift «Onze Buurtspoorwegen» in het leven geroepen. Het is een blad keurig geïllustreerd, aangenaam om lezen, waarin tussen leuke lectuur de nieuwe gedachten hun plaats vinden. Het wordt gratis aan de 12.000 koppen personeel bezorgd. Haar kolommen staan open voor elkeen: het is het tijdschrift van en voor het personeel.

Atmosfeer scheppen is goed, maar een elite is nodig om op elke trede van de hiërarchie aan de spits te staan

WAT JEFKE ONS SCHREEF...

De Week der Veiligheit



en Verfraaink kunde zoe... of nog anders Verstoem

Mane kameroet is nen abonne op den Vissinal



Hy is oek Veurzichtig geweeve. * * * Zaterdag's mot 'k hout kappen veur moeder

En nu e wilde ik nie. Yk vroeg nen Werkbril en 'k kreeg... .. en toeffeling



Zijt den es van goeie wil alstamblijf

Mane poepa hiet in den atelier 'mand den Be-bop zien dansen.



Dus moeten Wy letten op de goede staet der elektrische ledingen.

van de nieuwe gedachten. Hiervoor werd beroep gedaan op een sectie voor opleiding, die zich richt tot al degenen die lust gevoelen om zich te volmaken, en de moed hebben zich hiervoor de nodige moeite te getroosten.

Dit onderwijs werd zelfs opgevat om meer uitbreiding te nemen, onder de vorm van een schooltrein, maar waarvan de uitvoering nog niet werd verwezenlijkt.

Veiligheid vraagt vooral geschiktheid van de mens.

Om deze geschiktheden te toetsen, werd een psychotechnische dienst in het leven geroepen, die een weinig later werd volledig door een medische sectie. Bij haar ontstaan werd onmiddellijk de strijd ingezet tegen de ongevallen. Later werd haar actie uitgebreid tot de gezondheid van het personeel in het algemeen, dat nu, dank zij een steekkaarten systeem, van dichtbij gevolgd wordt.

En om aan de gezonde, geschikte en geschoolde mens meer vreugde te geven bij het werk wordt de aandacht besteed aan de werkplaatsen en hun omgeving. Het domein is uitgebreid maar het doel zal bereikt worden.

STATISTIEKEN

Het jaar 1948 bracht alzo aan het licht dat er zich ongeveer één ongeval voordoet per 10 arbeiders. Uitgedrukt in percentage van frequentie, overeenkomstig de reglementaire bepalingen d. i. aantal ongevallen per miljoen werkuren, geeft dit 40.

De ontleding van dit frequentiecijfer toont aan dat het personeel van de Werkhuizen het meeste ongevallen telt (frequentie 68) daarop volgt dit van de Wegen en Werken met 60. Het exploitatiepersoneel komt op de laatste plaats met een frequentiepercent van 25.

BRAND!

Zoals wij in het jongst verschenen nummer van «Onze Buurtspoorwegen» aankondigden, eindigen wij onze studie betreffende de brandblusapparaten met het beschrijven van het blusapparaat met koolstoftetrachloride dat meer bekend is onder de naam «Pyrene».

BESCHRIJVING

Dit blusapparaat is samengesteld uit een cilindervormig lichaam, uit geel koper vervaardigd, en voorzien aan een uiteinde van een pomphandvat en aan het andere van een tuit waarlangs het vocht uitgespoten wordt.

De pomp, die zich in het midden van het cilindervormig lichaam van het blusapparaat bevindt, wordt door het handvat bediend.

Het is een zuig- en streekpomp; dit wil zeggen dat er zowel bij het trekken als bij het duwen op het handvat vocht uitgespoten wordt. In de overblijvende ruimte tussen pomp en omhulsel bevindt zich de vloeistof.

De meest gebruikte vloeistof is geconditioneerde koolstoftetrachloride (C. C. 4), geconditioneerd wil zeggen: speciaal bereid om het vocht volstrekt neutraal en watervrij te maken, dit om zijn dielectrische eigenschappen te waarborgen en opdat het de dichtingen van het apparaat niet zou aantasten, teneinde zijn dichtheid te bewaren.

Nabij het handvat werd een zeskantige knop aangebracht, die dient

losgedraaid te worden om het toestel te vullen. Gewoonlijk is deze knop aan het handvat van het toestel verbonden door middel van een geloden draad, die moet gebroken worden voor het gebruik.

Een niet geëood toestel is dus altijd verdacht en moet nagezien worden, om, in geval van brand, geen gevaar te lopen een ledig toestel in handen te hebben.



Foto: «Nieuwspoor».

Normaal is het handvat van de pomp gegrendeld ten einde het lekken van vloeistof te vermijden, daar het apparaat op voertuigen opgesteld aan schokken blootgesteld is.

Het volstaat, om de pomp vrij te maken, het handvat een kwarttoer naar links te draaien.

Wanneer zich een brand voordoet, neemt men het Pyrene - toestel van zijn draagstel door het naar zich

In het bezit van deze inlichtingen moest men de studie doen van deze statistieken om er de nodige conclusies uit te trekken, met het zicht op de maatregelen die dienden genomen te worden om de herhaling van zekere ongevallen te keer te gaan.

Het vostaat niet anders uit te vaardigen om een doel te bereiken.

Wij Belgen, weten maar al te goed, hoe zeer we geneigd zijn de reglementering te ontwijken, inbegrepen deze van onze belastingen, om te verstaan dat ook op gebied van veiligheid een degelijke, maar menselijke controle nodig is.

Deze werd dan ook in het leven geroepen met als opdracht, de leuze «Weg met de ongevallen», te doen aannemen en overal en altijd te doen toepassen.

BESLUIT

Het besluit van dit alles is dat men de strijd tegen de ongevallen kan aanbinden met hoop op succes. Dit laatste is verzekerd voor zover de leiders met die vonk voor idealisme gezegend zijn, die onontbeerlijk is om grote dingen te verrichten.

Aan hen zal alle steun dienen verleend te worden omdat het gaat om mensenlevens te redden, maar ook omdat veiligheid en rendement gepaard gaan.

Om al die redenen werd bij de Buurtspoorwegen deze strijd ingezet onder het motto «WEG MET DE ONGEVALLen».

toe te halen om het uit de bovenste veren los te maken daarna licht men het op om het onderste gedeelte vrij te maken.

Men neemt het lichaam van het toestel in de linkerhand en het handvat in de rechterhand. Men draait het handvat een kwarttoer naar links om het vrij te maken en men haalt het naar zich toe waardoor de geloden draad breekt en het vocht langs de onderste opening uitgespoten wordt. Verder hoeft men slechts regelmatig te pompen om een bijna voortdurende straal te bekomen. Deze straal zal des te sterker zijn naarmate men harder pompt, wat niet noodzakelijk wil zeggen dan men sneller moet pompen.

De straal kan tot acht meter bereiken en het is dus mogelijk de vuurhaard te naderen zonder door de uitgestraalde hitte gehinderd te worden.

In beginsel wordt de straal op de basis der vlammen gericht en men gaat vooruit naar gelang het blussen vordert. In het algemeen is het nutteloos het vocht op verschillende plaatsen op de vuurhaard te spuiten. Het is veel beter de dichtstbijgelegen rand van het vuur aan te vallen en zo stelselmatig geleidelijk aan verder te blussen.

Een half geleidigd toestel moet ten spoedigste terug gevuld worden.

ZIJN GEBRUIK

De «Pyrene», die speciaal ontworpen werd voor beginnende branden van koolwaterstoffen: olie, gas-

olie, benzine, enz., mag eveneens gebruikt worden tot het blussen van acetylene, hout, papier, stoffen, vet-tige vodden, enz...

De « Pyrene » is het gepaste toe-ste om branden van elektrische oorsprong te blussen. Men dient zelfs niet de minste voorzorg te nemen om zich te isoleren. **Maar hier opgepast:** het is ten strengste verboden voor het vullen der blus-apparaten koolstoftetrachloride uit de handel te gebruiken, zoals wij het reeds hoger zegden. De gebruikte vloeistof zal door een gekende firma geleverd worden en dit in gelode kruiken. Slechts onder deze voor-waarden zal je volledig diëlectrisch zijn tot 11.000 volts.

Het wordt aangeraden de kool-stoftetrachloride niet te gebruiken in gesloten en enge lokalen daar de

uitgewasemde gassen, zonder be-paald giftig te zijn, toch een onaan-gename hoest kunnen veroorzaken. In dit geval, verkiest men de CO₂ apparaten.

Hier past het een woordje te zeg-gen over de toestellen met methyl-bromide (CH₃ Br), waarvan wij het gebruik ten zeerste afraden omwille der uitgewasemde giftige gassen.

De dienst der openbare gezondheid van U. S. A. haalt inderdaad ver-schillende gevallen van dodelijke vergiftiging aan die gekenmerkt zijn door een longen-oedeem, storings in de bloedsomloop en een zenuwin-zinking, die de dood voor gevolg hadden in tien gevallen, waarbij een blustoestel met methylbromide ge-bruikt werd. De reukloosheid van dit gas maakt het des te gevaar-lijker.

Een ernstige inspanning tot vermindering van het aantal ongevallen blijft nooit zonder goede gevolgen.

Het ongeluk is gebeurd. Wie heeft er bij gewonnen? Noch jij, noch de N. M. V. B. die in U een goede dienaar verliest

Bericht aan de Tekenaars

Het tijdschrift « PACT » (Prévention des Accidents et Con-trôles techniques) orgaan van de Verenigingen der Nijver-aars uit België en Frankrijk, richt voor de derde maal EEN INTERNATIONALE PRIJSKAMP in, met 10.000 frank aan prijzen begiftigd, om door middel van propaganda onder aller-lei vorm, de veiligheidsgeest te verspreiden.

Worden toegekend :

- 1.500 frank voor de twee beste **ontwerpen van karikaturen** die in 4 humoristische episodes de avonturen van een werkmans voorstellen, die onvoorzich-tigheden begaat welke ongevallen kunnen veroorzaken of zijn gezondheid kunnen aantasten.
- 1.000 frank voor de twee beste **ontwerpen van aanplakbrie-ven**, die de toepassing van een welbepaalde in-dustriële Veiligheids- of Hygiënemaatregel aan-bevelen.
- 500 frank voor de twee beste **ontwerpen van kruiswoord-raadsels** betrekking hebbend op veiligheid of hygiëne.
- 250 frank voor de twee beste **ontwerpen van geïllustreerde rebussen** betrekking hebbend op veiligheid of hygiëne.
- 250 frank voor de twee beste **slogans** betrekking hebbend op veiligheid en hygiëne.

REGLEMENT VAN DE PRIJSKAMP.

Om het sorteren en het klasseren te vergemakkelijken zul-len de ontwerpen van aanplakbrieven, zo mogelijk, op formaat 40 x 60 cm. uitgevoerd worden, en de ontwerpen van karika-turen op formaat 21 x 27 cm. voor ieder der vier karika-turen, ofwel op formaat 40 x 60 cm. door middellijnen in vier gelijke delen verdeeld.

De zendingen dienen geadresseerd aan de « Algemene Dienst der Veiligheid », N.M.V.B., 14, Wetenschapstraat, Brussel, tot 25 Juli ten laatste. De « Algemene Dienst » zal de zendingen groeperen en ze aan het tijdschrift « Pact », 38, Herfststraat, Elsene, overmaken. De ontwerpen zullen niet ondertekend zijn maar een zinspreuk dragen : **dezelfde zin-spreuk, samen met de naam et het adres van de deelnemer** en die van de Firma (N.M.V.B.) dienen, bij afzonderlijke brief aan het tijdschrift « Pact », 38, Herfststraat, Elsene, verzon-den. Alleen na de beslissing van de Jury wordt de brief geop-pend.

DE werkprestatie van een mens is een element, dat in zake vervoer, een grote rol speelt, veel belangrijker dan op eender welk ander economisch gebied.

In gewone tijden kunnen de verkeersongevallen bij de spoor-wegen, als volgt onderverdeeld worden :

- 65 % te wijten aan de mense-lijke factor,
- 25 % aan technische gebreken,
- 10 % aan de elementen en aan derden.

Daaruit vloeit voort dat de veil-igheid der Spoorwegen *meer af-hankelijk is van de mens dan van de technische uitrusting.*

De arbeider bij het vervoer stelt zich elke dag bloot aan de geva-ren der machines, gevaren onaf-scheidelijk verbonden aan de lichamen in beweging.

Wij zullen dus de veiligheidsre-gelen in acht nemen; zij werden in ons belang vastgesteld.

De twee omslagen moeten de melding « Pact-Prijskamp » dragen. De omslag die het adres en de zinspreuk van de deel-nemer bevat moet verder de melding « Auteur » dragen. De agenten der Buurtspoorwegen waarvan de zendingen be-kroond worden, zullen een complementaire prijs van de N.M. V.B. ontvangen.

Door alle was...

VIXIL
Het maakt zeepsoedat
voet alle was

Het is een product
Persil

Rond 1450 na het verval van Brugge, begon Antwerpen als zeehaven een belangrijke rol te spelen. Zij kende een buitengewone bloei tot in 1648 (Sluiting van de Schelde).

Deze glansperiode ging gepaard met een intens leven op gebied der schone kunsten.

Heden biedt Antwerpen de toerist het voortdurend wisselend schouwspel van haar haven, het Sint-Annekestrand dat men bereikt per boot van aan het Steen, de gekende dierventuin die van dag tot dag rijker wordt, de musea: het Steen, het Vleeshuis, het Plantijnmuseum op de Vrijdagmarkt, het prachtig Rubenshuis, gelegen in een straat die op de Meir uitgaat, zonder de kathedraal te vergeten, in gotische stijl, één der beroemdste van Europa.

Maar de Buurtspoorwegen zijn daar ook om U bij voorbeeld, doorheen de vruchtbare Poeders naar de oever van de Schelde te Lilloo te voeren.

Neem daartoe het Rooseveltplein tram nr 75 of 77.

Van Lilloo uit, waar de Schelde het breedst is, kan men de stroom oversteken tot Doel (afreis van Lilloo uit naar Doel om 8 u.30, 10 u., 11 u. 30 en 15 u. 10). Voor de terugreis, de autobus Doel - Kallo - Beveren - Antwerpen.

U kunt eveneens naar Antwerpen terug met de «Flandria» boot, die U tot bij het Steen zal brengen. Vertrek te Doel om 18 u.; prijs 20 fr. De vaart duurt 1 u. 1/2.

't Is ook mogelijk van het Steen uit per boot te vertrekken om 9 u. 's morgens tot Doel. Doel - Lilloo

De buurtlijnen van toeristisch belang in de Provincie Antwerpen

ook per boot af te leggen en van daaruit de buurttram in tegenovergestelde richting.

Eveneens van het Rooseveltplein uit loopt een andere lijn (nr 42), langs Broeckem, tot Lier (bezoek aan de St-Gommaruskerk, in gotische stijl uit de 14de en 15de Eeuw, de Zimmertoren en het schilderachtige Begijnhof).

De trams van lijn nr 41, Antwerpen-Turnhout, gaan doorheen de dennebossen van Schilde en rijden langs het Trappistenklooster te Westmalle; indien U te Oostmalle afstapt en de spoorauto neemt in de richting Herenthals, zult U het weinig bekend maar mooie plekje van de Antwerpse Kempen «Wechelderzande» kunnen bewonderen omgeven door talrijke hectaren dennebossen (voor de aansluiting te Oostmalle, vertrek te Antwerpen om 8 u. 45, 10 u. 45 en 12 u. 45).

Indien de toerist van Oostmalle uit naar Turnhout verder is gespoord, kan hij er het Taxandriamuseum, het kasteel en het begijnhof gaan bezichtigen, van daaruit wordt hem een bezoek te Kasterlee aangeraden (op de lijn Turnhout-Geel).

Kasterlee is een hoekje van de Antwerpse Kempen, dat zeer woest gebleven is; de duinen zijn er prachtig en de toerist kan er aangename wandelingen maken door de heide, de dennebossen waar de opwekkende Kempische lucht de longen vult.

Wij raden onze agenten aan een knapzak mee te nemen.

Neemt men opnieuw een tram te Kasterlee, dan komt men te Westerloo aan, hartje van de Kempen. Westerloo wordt door de Zomergasten bezocht voor haar zuivere lucht en haar belommerde wandelpaden.

Langs de Nethe, op de plaats «Kipdorp» genaamd, laat de uitkijkpost van de V. T. B. toe een groot aantal klokketorens te besneuren.

Men bereikt Westerloo:

1) langs de buurtlijnen Antwerpen - Turnhout - Westerloo;

2) langs Aarschot, bij voorbeeld om 11 u. 25 en 14 u. 45 (groot spoor Brussel - Leuven - Aarschot);

Van Westerloo uit maakt de Buurtlijn Westerloo-Herenthals het bezoek aan de Witherenabdij te Tongerlo mogelijk en de lijn van Westerloo - Oosterloo - Zichem het bezoek aan de Witheren te Averbode.

Het station van Westerloo bevindt zich op het gehucht Marly, nabij het Kasteel der Graven de Merode.

Wij maken de reizigers, die naar Brussel wensen terug te keren, er attent op dat de laatste spoorauto Westerloo om 18 u. 10 verlaat.

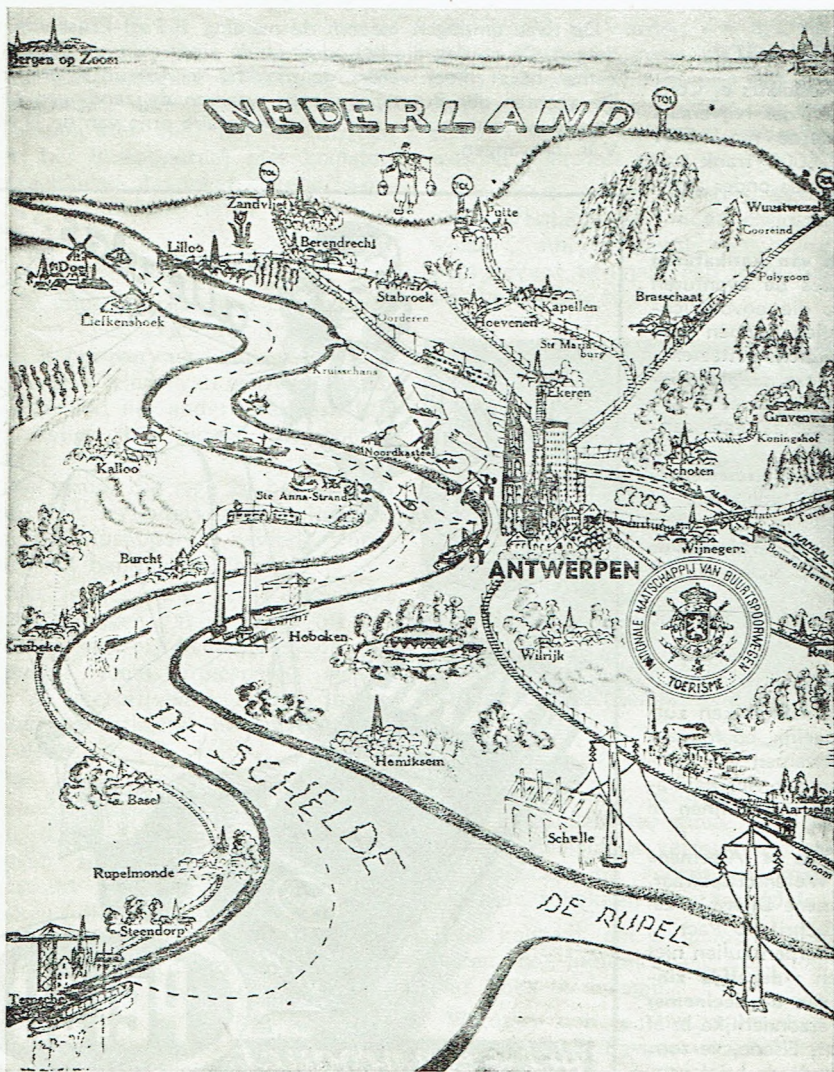
TUSSEN TURNHOUT EN MOL.

Een weinig gekend oord van de provincie Antwerpen dat van Turnhout kan bereikt worden is de abdij der Witheren te Postel, haar Romaanse kerk dateert uit 1190 en telt koorgestoelten van 1621. Postel is gelegen op 8 km. gaans van Retie (op de lijn Turnhout - Mol). Het is bereikbaar langs een mooie belommerde weg. Halverwege tussen Retie en Postel bevindt zich op het kanaal van Turnhout een solarium met zwemdok, restaurant en koffiehuisen in open lucht.

Vermelden we ook op de lijn Turnhout-Mol, te Desschel, het Campinastrand (zwemmen, roeien en camping).

UIT MECHELEN.

Een elektrische tram loopt van Mechelen uit naar Brussel, langs Bon-



Schets van M. Schotanus.

HOFSTADE.

Het Ministerie van Volksgezondheid heeft te Hofstade een prachtig werk verwezenlijkt. Een kunstmatig meer van 80 Ha., een strand met fijn zand en onlangs een kampeerterre in met tenten die te huren zijn. Men vindt er goedkope en wel georganiseerde restaurants, talrijke praktische kledkamers, alles om voldoening te schenken aan de meest eisenden.

Men kan deze plaats v.ug bereiken dank zij de verpachte autobusdienst Vilvoorde - Mechelen, waarvan het vertrek alle uren op het juiste uur plaats heeft.

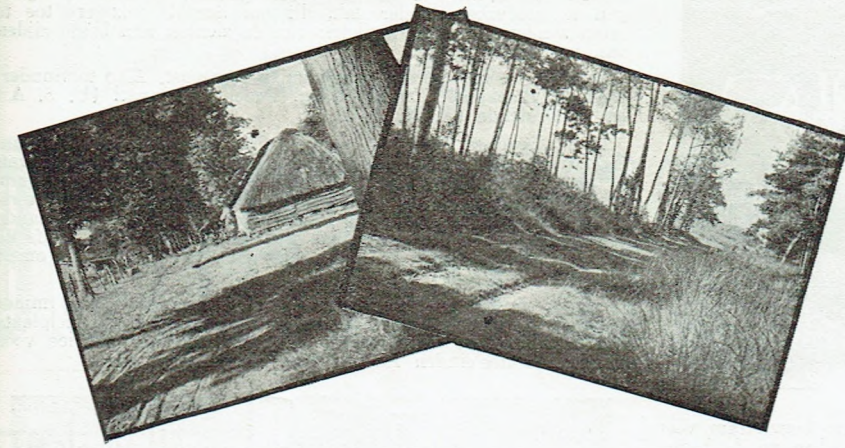
Hofstade-bad ligt halfwege de lijn. De gewone autobus houdt stil voor de hoofdingang en de speciale dienst dringen tot binnen in het solarium.

Adressen der plaatselijke directies : Merksem, Oude Bareellei, 9. Telefoon : 584.38.

Antwerpen, Zurenborg, Tramplaats, 51. Telefoon : 908.57.

Turnhout, de Merodelei. Telefoon : 12.

Mechelen, Electriciteitstraat. Telefoon : 128.97.



heiden, Rijmenam en Keerbergen, Haacht. Keerbergen met haar dennebossen, haar duinen en heide is een ideaal oord voor wandeltochten.

Het personeel met verlof moeten

wij nochtans verwittigen dat menig cafe-restaurant, langsheen deze lijn, gewoon is een clientèle voldoende te schenken, die zich geen kosten ontziet.

MOOI BRABANT

De Zoete Waters zijn een reeks van zeven vijvers gelegen in het Meerdaalwoud (roeien, vissen, restaurants, theetuinen, gevarleerd en plezierig Luna Park).

Om 8 uur de tram voor Leuven nemen op het St-Joostplein. Aldaar aan de Naamse Poort, om 9 u. 14, de railauto naar Bevekom. Aan de Chasse of te Blanden afstappen.

Men kan eveneens te Brussel vertrekken om 9 u. 40 en de railauto naar Bevekom nemen te 11 u. op de Tienselaan, (terminus van de tram van Brussel).

Wanneer men te Blanden rechts de dreef inslaat, kan men door het Meerdaalwoud een prachtige wandeling maken van een goei uur gaans door de bossen.

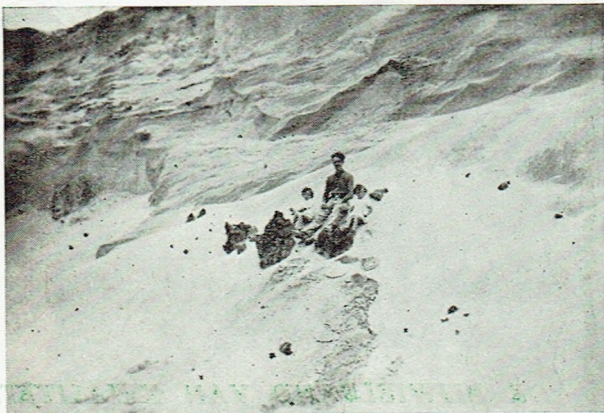
Verblijf bij de Zoete Waters.

's Avonds kan men het buurtstation van St-Joris-Weert bereiken langs de baan (25 min. ongeveer). De automotrice komt er voorbij om 18 u. 03 of om 20 u. 03, voor Vossem alwaar de elektrische tram naar Brussel voert.

Totale prijs, heen en terug, zonder vermindering : 33 F.

Waar zijn we hier ?

Onze duinen zijn niet altijd zo hoog, noch hun zand zo blank. Moesten deze vader en zijn kinderen een boerhoe om zich geslagen hebben, dan zou men wedden dat zij zich daar te Marokko bevinden... In werkelijkheid loopt aan de voet van deze duin de buurtlijn van Chastre naar Sart-Risbart. Wij bevinden ons te Chaumont-Champtaine.



Te Hollywood vindt men alle mogelijke landschappen, maar in Brabant ook.

Fotowedstrijd 1949

Verleden jaar kende deze wedstrijd veel bijval. Ook aarzelen we niet een derde maal beroep te doen op onze amateurfotografen.

Alle agenten en abonnees op O. B. worden uitgenodigd ons hun welgeslaagde foto's op te sturen. Bij voorkeur zullen deze in 't zwart afgedrukt zijn op wit papier en niet kleiner zijn dan formaat 9 x 12.

Op de ommezijde van iedere foto zal, in inkt geschreven, het juiste onderwerp aangegeven worden, alsmede de gekozen categorie, de naam van de mededinger, zijn adres en zijn bureel of stelplaats waarvan hij afhangt.

De inzendingen worden verwacht op de Redactie « Onze Buurtspoorwegen » 14, Wetenschapstraat, te Brussel, tot uiterlijk 15 October 1949.

De foto's zullen vervolgens aan een onpartijdige jury voorgelegd worden.

De prijzen worden over twee categorieën verdeeld.

CATEGORIE I. Onderwerpen welke betrekking hebben op spoorwegen (trein, tram, stel- of werkplaatsen, agenten aan het werk, enz.) of op autobus vervoer.

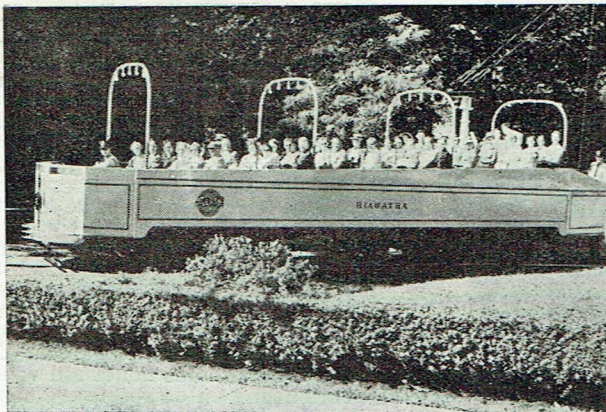
- 1^{ste} prijs : 200 fr. + 150 fr. in Gevaertbons,
- 2^{de} prijs : 150 fr. + 100 fr. in Gevaertbons,
- 3^{de} prijs : 100 fr. + 100 fr. in Gevaertbons,
- 4^{de} prijs : een foto-toorts Philips,
- 5^{de} prijs : een boek over fotografie.

CATEGORIE II. Toeristisch onderwerp genomen in België of in de vreemde en straattoneeltjes.

- 1^{ste} prijs : 150 fr.
- 2^{de} prijs : een foto-toorts Philips.
- 3^{de} prijs : 100 fr. in Gevaertbons.
- 4^{de} prijs : 50 fr. in Gevaertbons.

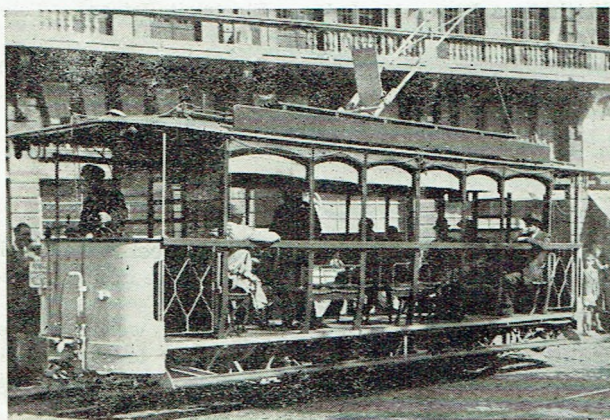
Bovendien, zullen de 10 eerste in iedere categorie, op aanvraag 2 dienstvrijkaarten geldig in 1950 kunnen bekomen.

Wij danken hier ten zeerste de firma Gevaert, welke voor een tweede maal aankoopbons te onzer beschikking heeft gesteld voor een waarde van 500 fr., alsmede de firma Philips welke ons welwillend 2 foto-toortsen overhandigde.



De foto boven stelt een eenzijdig bestuurbare boggiëtram voor te Cincinnati. Let op de verhoging der zitbanken en de bogen welke s'avonds verlicht worden. De maatschappij aldaar bezit twee zulkdanige motrices welke ieder een naam dragen. Deze is de Hiawatha.

De foto rechts toont ons een toeristische tram te Bazel. Beide foto's zijn eigendom van de h. Loucless.



Dit kiskje werd, in 1947, te Oostende genomen door de h. Voerman, een Nederlandse abonent.

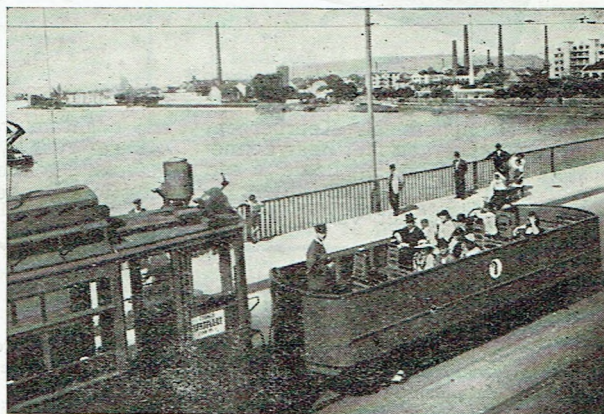
Let wel, het betreft hier een motrice en niet een open aanhangwagen.

Onze correspondent Loucless heeft ons bij de overhandiging van zijn levendige beschrijving van de «circuit de la Merveilleuse» (zie b.....) de suggestie medegedeeld op deze rit rijtuigen te gebruiken zonder dak, dit om aan de reizigers toe te laten zonder hinder te genieten van de zichten aan beide zijden van het spoor.

In vele vreemde steden wordt zulks toegepast. Alzo te Sunderland en Blackpool (Eng.), Praag, Bazel, Cincinnati (U. S. A) en ... Oostende (N. M. V. B.).

De h. Loucless voegde er aan toe dat zulke rijtuigen uit hun eigen reeds een waardevolle publiciteit vormen in de straten van de stad. Terwijl te Namen de tram van de Citadel, een tram zoals al de andere, in de straten voorbijrijdt zonder de nieuwsgierigheid op te wekken of de aandacht der voorbijgangers gaande te maken. Met «open» rijtuigen ware het gans anders. Zelfs de Naamse bevolking zou er terug eens gaan aan denken de omrit te maken.

Spijtig genoeg laat het tekort aan motrices zich nog immer gevoelen in groep Namen, sedert de brandramp in de stelplaats van Salzinne. De wijziging of de bouw van een motrice voor toeristische doeleinden zal wel voor morgen niet zijn.

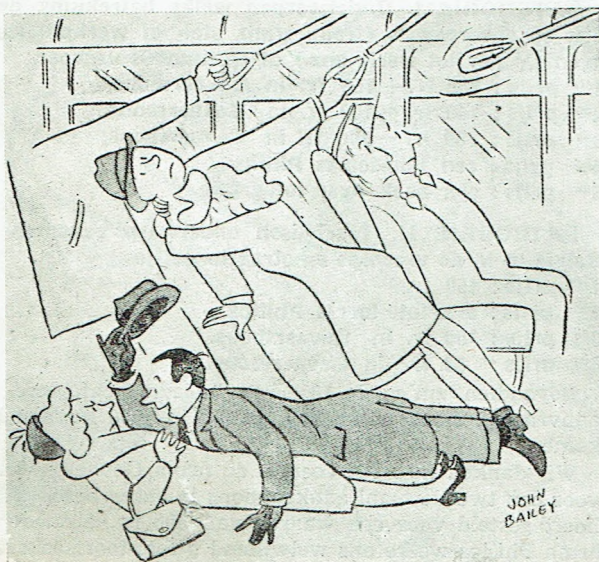


ENGLEBERT



DE RIJWIELBAND VAN KWALITEIT

HUMOR



Excuseer me, het vertrek was een beetje brusk, niet?

IMP. HAVAUX, NIVELLES (BELGIQUE). - TEL. 98.