

ONZE BUURTSPORWEGEN

TIJDSCHRIFT VOOR HET PERSONEEL VAN DE N. M. V. B.
AANGESLOTEN BIJ HET VERBOND VAN BELGISCHE PERSONEELSBLADEN

— Redactiecomité : Wetenschapstraat, 14, Brussel —



PLACE SAINT-LAMBERT, TE LUIK

(Foto Debroux)

HET WEGSTATION TE LUIK

of S. C. A. — Station Communale d'Autobus

LUIK is de eerste stad in België geweest die een wegstation oprichtte. Dit station werd gebouwd ter hoogte van de boulevard de la Sauvenière en de place Xavier Neujean op een terrein van 2.400 m² (30 m. breed en 80 m. diep); het beslaat het gelijkvloers van het groot sportcomplex van de « Bains et Thermes de la Sauvenière ».

Het geheel der werken werd uitgevoerd in de jaren 1938-1941. De badinrichtingen werden geopend in 1942, maar de opening van het station werd gedurende verscheidene jaren vertraagd door het feit dat de lokalen ingenomen werden door de bevoorradingsdiensten.

De bouw van het geheel kostte 18 miljoen (waarde 1940) en werd verwezenlijkt door de stad Luik met toelagen van de provincie en van de Staat.

Ter ere van de « gemeentelijke geest » die zoveel heeft bijgedragen tot het tot stand komen van dit station kreeg het de naam van « Station communale d'autobus ». De ingang ervan bevindt zich aan de place Xavier Neujean en de uitgang op de boulevard de la Sauvenière.

Het bevat twee brede rijwegen van elk 6 m. 20 breedte die het voorsteken van de bussen mogelijk maakt.

Het middelste gedeelte ligt 60 cm. hoger, en bevat een drankgelegenheid voor de reizigers, telefooncellen, een bestelkantoor voor colli's, een dagbladkiosk en een wachtzaal. Het station omvat 320 m. perrons. Het merendeel der autobussen die Luik bedienen hebben er hun aankomst- en vertrekpunt.

Het voornaamste doel van de ontwerpers was de verkeersstremmingen tegen te gaan op de voornaamste plaatsen van de stad waar vroeger de autobussen vertrokken. Van regelmaat was er inderdaad maar weinig te bespeuren, zodat verkeersopstoppingen aan de orde van de dag waren.

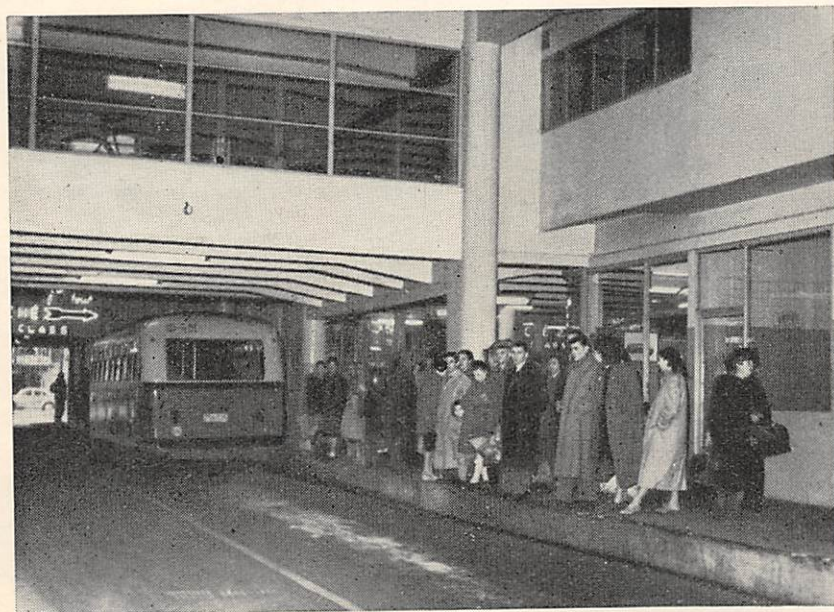
Van de andere kant heeft men ten behoeve van de reizigers een enkele vertrekplaats willen inrichten, wat zowel aan de vreemdelingen als aan de inwoners van Luik en omgeving moet toelaten een algemene kijk te hebben op het geheel van de autobuslijnen, die te hunner beschikking worden gesteld.

Het station wordt geëxploiteerd door de gemeentelijke administratie van Luik.

(Uit het tijdschrift « Routes et Circulation »).



De voorgevel van het busstation op de boulevard de la Sauvenière (de verdiepingen zijn voorbehouden aan handelsinstellingen).



(Cliché's « Routes et Circulation »)
Naar gelang van de lijn vertrekken de bussen van een of andere plaats aan dit perron. De aankomst of het vertrek van ieder rijtuig geschiedt onafhankelijk van de beweging der andere bussen.

De voorpagina

De foto op het titelblad toont de place St-Lambert, het ware centrum van Luik, rondom dewelke verschillende lijnen van de N.M.V.B. en enkele van de T.U.L.E. lopen.

Tijdens opzoeken gedaan in 1907 heeft men er een onderaardse oven uit de Belgo-Romeinse periode ontdekt; deze bezienswaardigheid van groot oudheidkundig belang kan op zekere dagen bezocht worden.

Als achtergrond de indrukwekkende gevel van het Prinsbisschoppelijk Paleis. Het Toeristisch Inlichtingsbureau van de stad Luik bevindt zich uiterst rechts van de plaats, op de hoek van de rue de Bex. Deze straat mondt uit op de place du Marché. In het midden van de markt prijkt het Perron, zinnebeeld der Luikse vrijheden; het is een kolom van witte steen met een pijnappel er op. Karel de Stoute deed het overbrengen naar Brugge maar in 1478 keerde het naar Luik terug.

*Dit nummer is gewijd
aan de Vurige Stede*

L U I K

Het beste middel om een volledige gedachte te krijgen van Luik, is een boottochtje op de Maas van Flémalle tot La Batte; maar indien men voor de ééndaagse uitstap, hetzij per tram op de Place Saint-Lambert, hetzij per trein in het Guilleminstation toekomt, rest hiervoor niet steeds de nodige tijd.

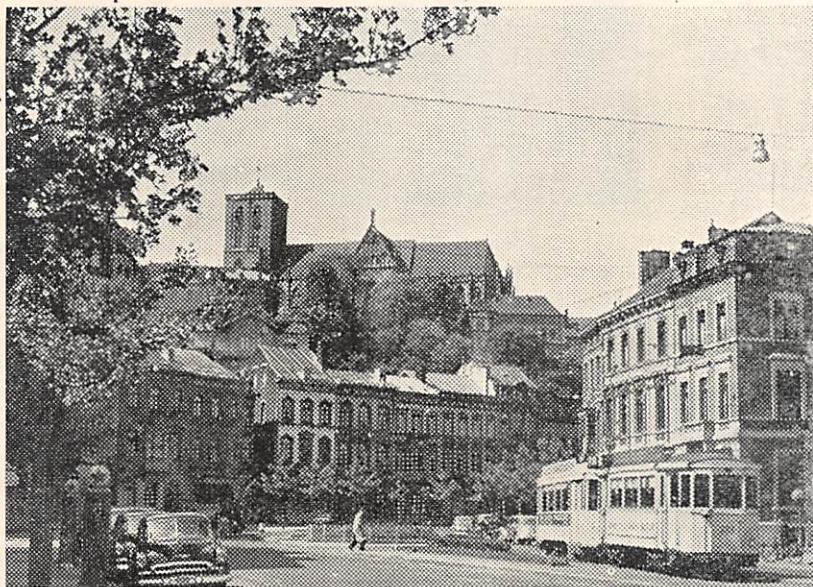
Wij stippelen hier een wandeling uit die het voordeel biedt te beginnen aan het Guilleminstation. De tocht gaat langs de rue de Guillemins en het parc d'Avroy, waar aan de ingang het standbeeld van Charles Rogier staat.

Volgen wij het park langs de avenue Rogier om alzo aan de wandelterrassen te komen, waar zich de fameuze « Torai » (stier) bevindt. Er tegenover zal eerlang het Nationaal Gedenkteken van de Weerstand worden opgericht. Zetten wij onze wandeling verder langs de avenue Rogier tot aan het standbeeld van Karel de Grote en nemen wij dan rechts de boulevard Piercot, met de gebouwen van het Koninklijk Conservatorium.

Slaan wij nu de rue E. Ysaye in met rechts de prachtige Sint-Jacobskerk, een wonder van gotische kunst; door de smalle rue Saint-Remy bereiken wij de Place Saint-Paul, wij steken deze straat over en lopen om de kathedraal, die een bezoek waard is en komen aldus op de place du Roi Albert.

Nemen wij nu de drukke rue Vinave d'Ile en de rue des Dominicains. Langs het Théâtre Royal en het standbeeld van Grétry vervolgen wij onze tocht naar de place St-Lambert, levenscentrum van de « Vurige Stede ». Alvoers verder te gaan werpen wij een blik op de prachtige gevel van het Provinciaal Gebouw, links van het Prinsbisschoppelijk Paleis. Keren wij op onze passen terug en de rue de Bex brengt ons op de place du Marché, het oude Luikse « Forum » met zijn woelige geschiedenis. In de nabijheid van het stadhuis verheft zich het Perron.

Wij gaan verder langs de rue Féronstrée met het museum « Vie Walonne » (n° 138). Wij laten nist na de indrukwekkende St-Bartholomeus-kerk (XI^e eeuw) eventjes binnen te lopen, waarna we onze schreden richten naar de place des Déportés. Daar slaan we rechts af naar de Maas. Wij volgen de stroom tot aan de quai de Maastricht met « la Maison Curtius » (n° 13) en het « Musée des Armes » (n° 8). Na in het voorbijgaan op de quai de la Batte het huis Havart te hebben bewonderd, begeven wij ons opnieuw naar het centrum van de stad langs de quai de la Goffe, de rue de la Cité en ten slotte de rue Léopold, die naar de place St-Lambert leidt.



Zicht op de boulevard de la Sauvenière, aangelegd op een oude arm van de Maas. De tram behoort toe aan de Société des Tramways Unifiés de Liège (T.U.L.E.). Over deze lijnen rijden de nummers 1, 2 en 4 die het Guilleminstation verbinden met de Place Saint-Lambert.

De T.U.L.E. exploiteert eveneens een belangrijk trolleybusnet met vertrekpunt op de Place du Théâtre.

Op de hoogte van Publumont verheft zich de basiliek van St-Martin, gesticht in de X^e eeuw; de straten die er naar toe leiden behoren tot de oudste van de stad.

Een woordje geschiedenis

Gedurende bijna 9 eeuwen was Luik zelfstandig, hetzij als onafhankelijk land, hetzij als autonoom Prinsbisdom. Zijn geschiedenis is boeiend, doch wij kunnen haar slechts in enkele lijnen weergeven.

Een eerste voorval in de geschiedenis van Luik is de moord op Sint-Lambertus, die aan Pepijn van Herstal zijn echtbreuk durfde verwijten. In 1408 vermoordde Jan zonder Vrees, Hertog van Boergondië, er 15.000 burgers. Zestig jaar later (1468) poogden 600 Franchimontezen de plannen te verijdelen van Karel de Stoute, die de stad wilde plunderen; zij omsingelden het tentenkamp met de bedoeling hem te doden, zij mislukten evenwel in hun opzet en werden allen vermoord. In 1792, veroverde Generaal Dumouriez de stad en de met geestdrift onthaalde Franse troepen verbleven er gedurende 20 jaar.

Deze periode, tijdens dewelke de ideeën van de Franse revolutie zich over Europa verspreidden, heeft een aanzienlijke invloed uitgeoefend; de revolutionaire vrijheidsgeest van de Luiker bevolking werd er scherp door getekend.

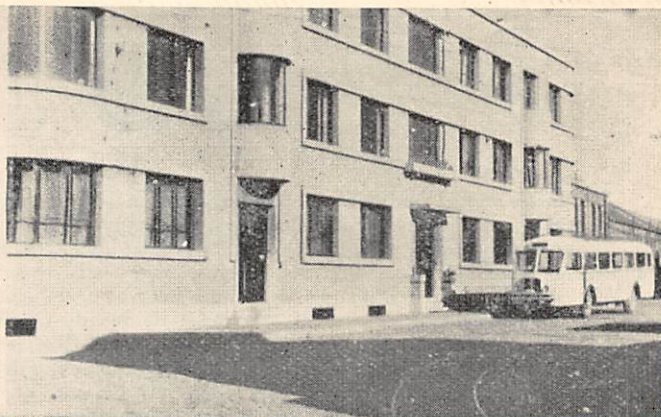
In 1914 vertraagde de verwoede en heldhaftige weerstand van de forten van Luik in aanzienlijke mate de stormloop der invallers, en door deze stuiting van de vijandelijke vooruitgang op het Westelijk front kregen de Geallieerden de tijd om zich te hergroeperen en konden zij een aanvang maken met de verre voorbereiding van de eindoverwinning.

Als blijk van waardering kreeg Luik het Kruis van het Erelegioen.

De dapperheid van deze stad werd nogmaals bevestigd in 1944 tijdens de bombardementen met de vliegende bommen V1 en V2, die de stad en de omgeving teisterden. Het bombardement duurde van 17-9-44 tot 20-1-45 met als tragisch gevolg: 1.649 doden en 2.558 gekwetsten.

Evenals Parijs, ontstond Luik op een eiland. Sedert de 13^e eeuw, bestonden er vestingen langs de wallen, die nu gedempt zijn en plaats hebben gemaakt voor de boulevards Pierrot, d'Avroy, de la Sauvenière en de rue de l'Université. Op weinig na, is dit gebied het stadscentrum gebleven. Wat men tijdens Karel de Stoute « Ile du Duc » noemde, draagt thans de naam « Le Carré ».

STELPLAATS LUIK SAINT-GILLES



Zicht op de garage van Luik-St-Gilles. Deze foto werd in het begin van het jaar genomen door onze agent H. Galler. De foto rechts toont het bureaulexcomplex van de Directie.

De zetel van de Directie van de Groep Luik-Limburg is gevestigd in de rue St-Nicolas te St-Gilles, een voorstad op de hoogten van de Luikse kom langs de buurtlijn Luik-St-Gilles - Ans - Alleur (n^o 58). Men kan eveneens de nummers 53, 56 en 61 nemen. Zoals men weet wordt het Bestuur van de Groep waargenomen door de heer Wilsens, die zopas nog werd benoemd tot lid van het Hoger Comité voor Toerisme.

Zijn onmiddellijke medewerkers zijn de heren Botton, Hoofdingenieur, Henrard, Ingenieur en Lebrun, Technisch Ingenieur.

De heer Kruyfhoofd, Ea. Ingenieur-Dienstoverste ging in de loop van de maand Februari op rust.

Te St-Gilles bevindt zich naast de dienst van het Personeel en de Lonen, die onder de leiding staat van de heer Horne, dienstoverste 2^{de} klasse, de Bcekhouding. Deze dienst werd tot op het ogenblik geleid door de heer Marchoul, dienstoverste van een belangrijke dienst, die ons ook komt te verlaten.

De stelplaats biedt werk aan 388 agenten van een totaal van 529 in Groot Luik.

Hallo... Hier de buurtspoorwegen

Wanneer U te Luik het nummer 23.90.70 vraagt is het Mevrouw Mousset die U antwoordt; buiten haar functies van telefoniste houdt zij zich eveneens bezig met de verkoop van reiskaarten aan de ontvangers.

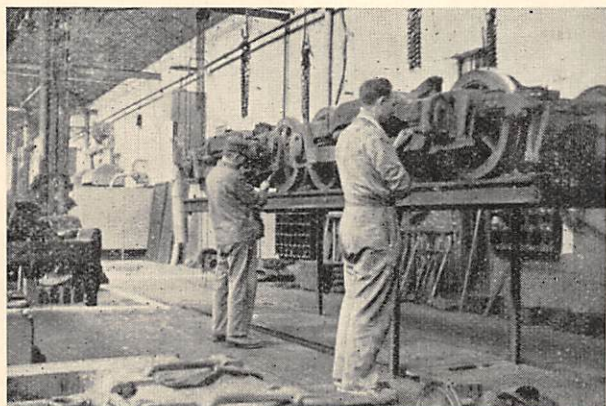


Soms wordt zij vervangen door Mevrouw Dijkmans, die in het belendend bureel werkt waar de aflevering geschiedt van de verschillende abonnementen. Uit hoofde van hun functie, zijn de dames Mousset en Dijkmans zeer goed gekend door de agenten, en wanneer een van hen bij het ontvangen van de reiskaarten de gelegenheid te baat neemt om te schertsen dan staan zij hen te woord met een of ander pittig Luiks gezegde.



Mw Dijkmans

Mw Mousset



In het werkhuis.
Links, G. Kersten, en rechts, V. Hansoul.

(Foto H. Galler)

IN HET WERKHUIS

NIEUWE CONSTRUCTIES

Het werkhuis wordt geleid door de Heer Longdoz, dienstoverste eerste klasse, geholpen door de Heer Galand, mees-tergast.

Buiten de lopende herstellingen en het dagelijks onderhoud werden de laatste maanden in het werkhuis te St-Gilles negen grote bogie-aanhangwagens gemaakt, genummerd van 19581 tot 19589.

Nu is men bezig met de bouw van een reeks van vier stalen aanhangwagens met een koetswerk dat identiek is aan dit van de N-rijtuigen. Luik ontving trouwens een maand terug de 41.004, een viermotorige N, bestemd voor de lijn Luik - St-Truiden; deze verbetering werd in de Luikse pers goed onthaald, te meer daar er werd aangekondigd dat andere rijtuigen van dit type zullen volgen.

Voor de liefhebbers delen wij mede dat de tankwagen 9.090 en de tractors 9.900 en 10.329 zich te St-Gilles bevinden. Luik bezit eveneens de standaardrijtuigen 10.111 tot 10.119 en 10.124 en 10.125.

Weg en Werken

Het buurtnet van Groot Luik omvat 60 km spoor in bestrating en 120 km op afzonderlijke bedding. Het spoor in bestrating eist het dagelijks reinigen van 150 wissels en het geregeld kuisen van 220 roosters, terwijl langs het spoor op afzonderlijke bedding 143 wissels per week moeten nagezien worden.

De mechanisatie van het werk heeft reeds toegelaten de ploegen in het bezit te stellen van allerlei mechanische werktuigen o. m. boren en schroefboutendraaiers. Het is vooral de organisatie van de werven en het methodisch werk die een aanzienlijke verbetering van het rendement van de ploegen hebben bewerkstelligd. Aldus is men voor het spoor in bestrating op basis van 1 persoon voor 300 dagen, gekomen van 1 persoon per km enkel spoor in 1944 tot 1 persoon per 1,350 km in 1953, dus een verbetering van 35 %.

Een Luikse specialiteit !

Luik is de stad van de specialiteiten: zij is niet alleen gekend voor haar wapenfabrieken en haar school voor violisten, maar ook voor haar wafels en haar « cutes peûres » (gebakken peren).

Stelplaats van St-Gilles onderscheidt zich ook op sympathieke wijze: men gebruikt er voor het reinigen van de rijtuigen een ploeg kuisvrouwen, en men mag dus beweren — een vrouw laat immers niet na hoeken en kanten een beurt te geven — dat het wassen van de ruiten en het kuisen van de vloeren der rijtuigen in goede handen is.

Om het werk te vergemakkelijken wordt hun in de winter een verwarmers, die voor warm water zorgt, ter beschikking gesteld.



Een ploeg van « Weg en Werken » slaagde in een merkwaardige test

Wij hebben reeds aangekondigd dat leidend personeel onzer onderneming bepaalde volmakingslessen volgen. Zo hebben twee oversten van « Weg en Werken » een speciale cursus gevolgd ingericht door de B.T.E. (Bureau des Temps Élémentaires). Na een reeks lessen bijgewoond te hebben van Professor Hibon, die geregeld van Parijs kwam om zijn cursus te geven te Brussel, deed de H. Vinamont, Hoofd van de dienst Weg en Werken van de Groep Luik, opmerken dat de onderwerpen, waarover werd geredetwist, betrekking hadden op werkzaamheden uitgevoerd in de werkhuizen waar de verschillende tijdsberekeringen tamelijk gemakkelijk zijn op te stellen, maar dat er niet gehandeld werd over het gelijkaardig probleem voor het werk dat hij dagelijks te organiseren had.

De professor greep de gelegenheid aan en veertien dagen nadien begaf gans de klas, bestaande uit diensthoofden en werkhuisoversten van grote ondernemingen, zich op de buurtlijn Luik - Sint-Truiden, tussen Rocour en Alleur, op een plaats waar de sporen dienden vernieuwd.

Men had het werk daags te voren voorbereid, daar het verwijderen van de ballast geen enkel belang bood voor het werk in kwestie.

Tien personen werden gebruikt voor het wegnemen van de oude dwarsliggers en van de spoorstaven van 32 kg. en om deze dan te vervangen door nieuw materiaal over 400 meter enkel spoor, met doorgang van één trein om de 30 minuten. Het personeel bestond uit schroefboutdraaiers, lassers en spoorleggers.

Gedurende de vernieuwing van 216 meter spoor werd het werk van ieder agent gecontroleerd en gechronometreerd door twee stagiaires.

De dode tijden werden voor ieder werkmán berekend op een werktijd van 88' 's morgens en 48' 's namiddags, hetzij op een totale prestatie van $136' \times 10 = 1.360'$.

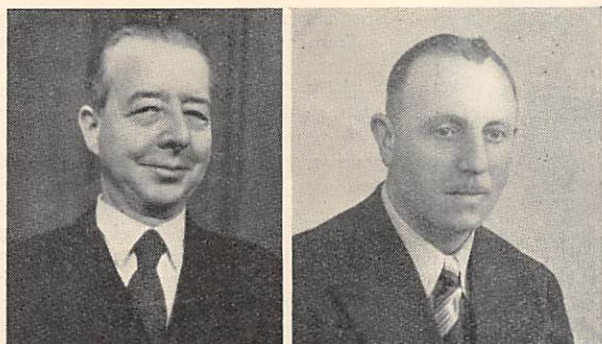
Op de algemene graphische voorstelling opgemaakt aan de hand van de nota's van de stagiaires werden de dode tijden speciaal aangeduid.

Deze dode tijden vertegenwoordigen de normale tijd voor de doortocht van

de trein evenals de rusttijden. Uit de graphische voorstelling bleek dat in het geheel een dode tijd waargenomen werd van: $5' + 4' + 4'$, hetzij 13' op een prestatie van 1.360' (dus een zeer klein ten honderd). Onnodig te zeggen dat de Professor een gans ander resultaat verwachtte; hij bekende zijn verrassing en wenste de H. Vinamont geluk voor zijn uitstekende werkregeling.

Natuurlijk moet men geen te groot belang hechten aan deze snelle uitvoering van het werk, daar deze zeker beïnvloed werd door de tegenwoordigheid van de tijdopnemers.

Hetgeen moet naar voren gebracht worden, is dat onze ploegbazen, vooral wanneer de wetenschappelijke methodes hun door specialisten in het vak worden ingeprent, het werk uitstekend weten in te richten, het tempo regelen op een wijze dat alles op mekaar volgt zonder rorten of stoten en zonder dat een deel van de ploeg werkloos of improductief blijft. Dit is de les die moet getrokken worden uit de merkwaardige demonstratie van de ploeg van de H. Vinamont.



De h. Vanharen

De h. J. G. Reusen

De Heer H. Vanharen begon zijn loopbaan bij de buurtspoorwegen op 1-5-1910. Toezichter benoemd in 1927 werd hij zes jaar later stelplaatsoverste 1ste klasse te Luik - St-Gilles.

Dank zij zijn bekwaamheden werd hij in 1943 tot bewegings-

overste benoemd, en sedert drie jaar heeft hij de graad van dienstoverste 2de klasse.

Zijn natuurlijke minzaamheid en het vertrouwen dat hij het personeel heeft weten in te boezemen, hebben de Directie er toe aangezet hem de moeilijke taak van de reorganisatie van de diensten in de kleine stelplaatsen en werkhuisen op te dragen, en hij heeft zich tot ieders voldoening van zijn opdracht gekweten; op het ogenblik houdt hij zich bezig met de « beweging », geholpen door de heer Brassine, die gelast is met de niet altijd eenvoudige kwestie van de dienstrol.

**

De Heer J. R. Reusen, in dienst sedert 1920, werd chef-wattman in 1937 en zijn gehechtheid aan de Maatschappij werd achter-eenvolgens beloond door zijn benoeming tot bewegingsoverste 2de klasse in 1941 en 1ste klasse in 1944. Hij heeft als speciale taak de ongevallen en de fouten in de signalisatie te onderzoeken. De aanwerving, de opleiding en de examens van de agenten vallen eveneens binnen zijn bevoegdheid, zo ook de tarieven en de dienstorders. De Heer Reusen heeft steeds een groot deel van zijn vrije tijd gewijd aan de sociale werken voor het personeel. Zo is hij voorzitter van de mutualiteit van de agenten van de groepen Namen - Luik - Luxemburg en eveneens de werkzame afgevaardigde van het rustoord te Wenduine.

De stelplaats van Rocour

ROCOUR (wordt ook soms Rocourt geschreven) is gelegen op het traject van de lijn 52 en op dit van Luik - St-Truiden. De stelplaats bergt 13 twee-assige rijtuigen.



De h. Van Pevenage

De 58 agenten werken onder de leiding van de Heer Van Pevenage, die eveneens het toezicht heeft over de agenten van de onderhouds- en hulpdienst van de onderstations en van de seininstallaties in Groot Luik.

Op de spitsuren zorgen de rijtuigen van de stelplaats Rocour voor de ont-dubbeling op de lijn naar St-Truiden tot Odeur.

Van op de grote baan valt het oude gebouw van de stelplaats niet erg op, nochtans staat het om de veertien dagen in het middelpunt van de belangstelling want vandaar vertrekken gedeeltelijk de speciale diensten, ingericht voor het vervoer van de geestdriftige supporters van R. F. C. Luik naar het stadion dat zich in de nabijheid van onze lijn bevindt.

De stelplaats van Bressoux

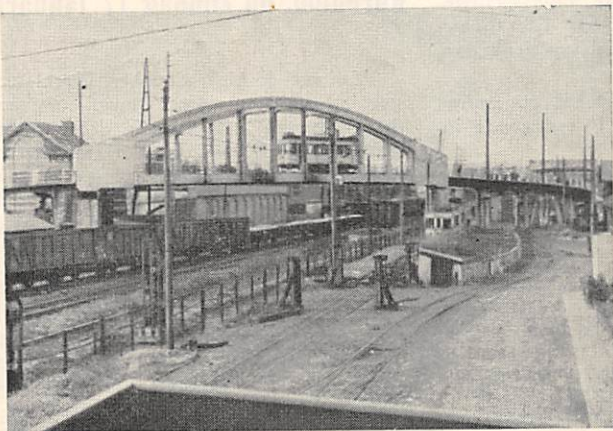
Bressoux is het enige buurtstation in de Luikse omgeving dat op de rechter Maasoever is gelegen. De diensten Luik - Jupille - Bellaire en Luik - Saive - Blégny gaan door de stelplaats. De heer P. Detilloux, Chef te Bressoux, was, alvorens hij in Mei 1951 aangeduid werd om de heer Kersten te vervangen, meestergast eerste klasse in het werkhuis van St-Gilles. Ondervraagd over de bijzonderheden van de lijn Luik-Blégny wist hij te vertellen, dat de minder drukke uren tamelijk veelvuldig gebruikt worden voor het vervoer van de troepen ingekwartierd in de kazerne van Saive, waar zich het opleidingscentrum van de veldartillerie en een eenheid van het 14de artillerie bevinden. Het zijn vaak transporten van 200 tot 600 manschappen, verlofgangers of rekruten, reizend met 50 p. c. vermindering.

Laten wij hopen dat hij zich gedurende zijn vrije uren nog zal kun-



De h. Detilloux.

nen wijden aan de toneelkring van Luik-St-Gilles, waarvan hij een der voornaamste bezielers is; in ieder geval zal hij de tijd nog wel vinden voor zijn hobby, het kweken van kanarievogels, die nu een gezellige verblijfplaats gevonden hebben in de stelplaats van Bressoux.



Te Bressoux. Zicht op de spoorbrug, enkel voor tramrijtuigen, en die de spoorlijn Luik - Wezet (Visé) - Nederland overspant.

De twee-assige

motorrijtuigen

op het Luikse net

In 1934, deed de Nationale Maatschappij, voor het zeer heuvelachtige net van Luik, een serie van 15 twee-assige motorrijtuigen bouwen die verwezenlijkt werden volgens de toenmalige jongste vooruitgang in de techniek: metallieke kast, verhoogde asafstand (3 m. 200), geventileerde tractiemotor met een uurvermogen van 52 pk. en tandwielen met schuine vertanding. De controllers van deze motorrijtuigen die van het nokkentype zijn en waarvan de talrijke spaarbedrijfsstanden worden bekomen door verschillende waarden van overbrugging, bieden ook de mogelijkheid van een zeer geleidelijke rheostatische remming.

De trambestuurders dezer motorrijtuigen beschikken slechts over een handrem en een elektrische rem. Deze laatste is een noodzakelijkheid voor de overigens zeer zachte behet net.

Het lijkt enigszins ongewoon hoe voor de overigens zeer zachte beremming, de Luikse trambestuurders beide handen gebruiken.

De elektrische of rheostatische rem steunt op de eigenschap van de elektrische gelijkstroommachine die zowel als dynamo (stoomleverend) kan werken, als motor (stroomverbruikend).

In 't kort gezegd, de elektrische motor van het motorrijtuig verbruikt de langs de luchtlijn geleverde electriciteit en doet het rijtuig voortbewegen. Deze beweging kan echter op een bepaald ogenblik gebruikt worden om van de motor een dynamo te maken die zelf electriciteit levert en de beweging tegenwerkt. Hoe meer electriciteit geleverd wordt, hoe heviger de beremming. Weerstand boven op het dak van het rijtuig geplaatst, slorpen de electriciteit op.

Luikse Folklore

TCHANTCHÈS

Volgens een plaatselijke overlevering werd Tchanchès (François) op miraculeuse wijze geboren te Luik op 25 Augustus 760, tussen twee straatstenen in het huidige « Outremeuse ». Van bij zijn geboorte zong hij reeds een drinklied en zijn vader deed hem een koekje, in genever gedrenkt, uitzuigen. Hij zou allerlei onaangenaamheden hebben meegemaakt: de vroedvrouw zou hem met zijn neus tegen de doopvont hebben gestoten (vandaar zijn grote neus), en hij zou ook een stuk van een hoefijzer hebben ingeslikt (dat is de reden waarom hij zijn hoofd niet kan omdraaien).

Hij begreep echter spoedig dat de lelijkheid, indien zij vergezeld is van een fijne geest en van goedheid, ook op achting mag rekenen. Hij blijft het prototype van de echte Luikenaar, koppig, oproerig, lawaaierig, vijand van alle plechtstatigheid, maar met een gouden hart en steeds bereid iedere edele zaak te dienen.

DE MOOIE LOOPBANEN



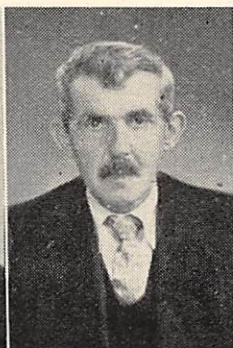
Van Even A.,
baanwerker,
41 jaren dienst.
Gr. Brabant.



Beyts C.,
smid,
42 jaren dienst.
Gr. Vlaanderen



Loux R.,
hulpklerk,
42 jaren dienst.
Hoofdbestuur.



Jansen J.,
gesch. werkm.,
47 jaren dienst.
Gr. Limburg.



De Keyzer F.,
machinist,
47 jaren dienst.
Gr. Brabant.



Van Aelst G.,
bewegingsoverste,
43 jaren dienst.
Gr. Antwerpen.



Fontaine R.,
wattman,
46 jaren dienst.
Gr. Henegouwen.



Dieudonné J.,
machinist,
47 jaren dienst.
Gr. Namen-Luxemb.

Nieuwjaarwensen

Op Zaterdag 2 Januari was het personeel van het Hoofdbestuur verzameld in tegenwoordigheid van de h. Hoens, Directeur-Generaal, omringd door de hh. Vrielynck, Adjunct-Directeur-Generaal en Van Lul, Inspecteur-Generaal.

De h. Vrielynck bood de h. Directeur-Generaal de wensen aan van het personeel en verzekerde hem van de algehele toewijding van de agenten der N. M. V. B.

De h. Directeur-Generaal gaf in zijn antwoord een overzicht van de werkzaamheden van de Maatschappij en ontleedde de eerste resultaten van de verschillende maatregelen, die in 1953 werden genomen.

Hij besloot met de hoop uit te drukken spoedig het evenwicht te kunnen verwezenlijken tussen de ontvangsten en de uitgaven op al de lijnen.

Wij zien ons verplicht de lijst van de agenten, op rust gesteld in December 1953 en Januari 1954, te verschuiven naar een volgend nummer. Gelieve ons hiervoor te verontschuldigen.

Op het Hoofdbestuur

Op het einde van de maand December heeft de Directie van het personeel de ontslagneming van Mejuffer N. De Ruyter genoteerd. Zij werd als opsteller aangehouden in 1947, en was verbonden aan de redactie van « Onze Buurtspoorwegen ». Ter gelegenheid van haar huwelijk werd haar een mooi geschenk aangeboden.

Zeer nauwgezet en steeds opgeruimd laat zij in de Directie P een goede indruk na.

EEN BERICHT

Groep Brussel heeft, in een dienstorder, de leden van het personeel die voor het geval komen te staan een verslag van ongeval te moeten opmaken, er toe aangespoord de tekst van de identiteitskaart van de belanghebbende derden in zijn geheel af te schrijven zonder wat ook TE VERTALEN.

De vertaling van straatnamen bijvoorbeeld is een zeer delicate kwestie, waaraan men liever niet begint. Men schrijve dus eenvoudigweg de gegevens af zoals ze geschreven staan.

TE LEUVEN

Sedert 1 Januari 1954 werd de exploitatiegroep Leuven gehecht aan de groep Brussel om samen de groep Brabant te vormen waarvan de zetel gevestigd is in de Barastraat, 105-107, te Kuregem-Brussel.

Met uitzondering van de h. Verschaeve, E. a. Ingenieur en de h. Baggerman, dienstoverste Weg en Werken, werd al het weddetrekkend personeel overgeplaatst naar Brussel. De stelplaats zelf zal onder de leiding blijven van de h. Van Espen.

Leuven wordt alzo een belangrijke hulpkas met een zelfstandig uitreikingsbureau voor abonnementen.

Het werkhuis van Kessel-Lo werd gemoderniseerd en wij zullen in de naaste toekomst een overzicht geven van de nieuwe werktuigen die ter beschikking werden gesteld van het personeel.

Uitreiking van Eretekens te Kuregem, op Zondag 17 Januari

Wanneer de Heer Cuvelier, Directeur, gevolgd van de Heren ingenieurs en dienstoversten, zijn intrede deed in de grote eetzaal van de werkhuisen te Kuregem, werd hij verwelkomd door een krachtige « Brabançonne » uitgevoerd door een uitstekend orkest, waarin wij vele gekende gezichten terugvonden.

Voor een vijftigtal aandachtige agenten sprak de Heer Cuvelier de gebruikelijke redevoering uit in dewelke hij, niet zonder humor, liet uitkomen dat hij gelukkig was ieder jaar op deze wijze het personeel der verder verwijderde stelplaatsen beter te leren kennen, « daar een groepsverste » zegde hij « soms te veel de neiging vertoont slechts de agenten te kennen die zich komen rechtvaardigen na een begane fout ».

de Buurtspoorwegen

Een
weder-
varen
van
controleur
Speurneus



« In October van dit jaar », vervolgde de Heer Cuvelier, « zal het 60 jaar geleden zijn dat de eerste elektrische trams begonnen te rijden tussen Brussel en de Kleine Hut. Het waren de rijuigen G.E. 800, die ongeveer 35 jaar terug uit de dienst werden genomen, toen velen onder U bij de N.M.V.B. in dienst kwamen. Welke weg werd er sindsdien afgelegd! Maar indien wij er toe gekomen zijn ons schoon buurtnet in de Brusselse omgeving te verwezenlijken, is dit te danken aan de bijdrage van U allen, en het is deze toewijding die de regering heeft willen belonen door U deze welverdiende eretekens toe te kennen. »

Na wensen van geluk te hebben uitgedrukt voor de families van de gedeceerde, overhandigde de Heer Directeur de eretekens aan elk der deelnemers en bracht hij een heildrank uit op de gezondheid van de jubilarissen.

Menigmaal bracht het orkest vlot gespeelde potpourri's ten gehore en de plechtigheid eindigde in een geest van ware kameradschap.

35 JAREN DIENST :

Burgerlijk Kruis 1^{ste} klas : H. Crauwels A., bureelhoofd ; H. Heyché A., werkmeester 1^{ste} klas.

Burgerlijk Kruis 2^{de} klas : H. Goovaerts P., toezichter ; H. Vermaelen, toezichter ; H. Roeland J., toezichter ; H. Malevé J., e. a. klerk ; H. Guns Ch., ontvanger ; H. Delsaut A., ontvanger-wattman ; H. Van Lint P., klerk 2^{de} klas ; H. Verbeyst L., ontvanger-wattman ; H. Tuyaert A., ontvanger.

Burgerlijke Medaille 2^{de} klas : HH. De Rijst D., Van Holder A., De Roy A., Beeckmans E., De Dobbeleer P., Appelmans J., Stallaert F., De Quick J., Huynen J., Beeckmans E., Puttaert J., De Gieter R., Wyns J., Vanden Damme P., Michiels F.

25 JAREN DIENST :

Burgerlijke Medaille 1^{ste} klas : H. Pillet V., toezichter ; H. Demol J., klerk 2^{de} klas ; H. Steppé G., meester-gast.

Burgerlijke Medaille 2^{de} klas : HH. Christens L., en Van Hooland G.

Burgerlijke Medaille 3^{de} klas : HH. Wauters J., Julien J., Morre F., Blijckers G., Lebrun A., Desmet O., Jacquemin C., Hermand R., De Wolf J., Steurbaut J., Platteau P., Amelrijckx H., De Mesmaeker J., De Gieter J., Hannaert H., Coppens F., Liekens J., Loyez E., Vanderijcke, Herremans V., Devillé M., Paternoster E., De Backer H.

Van dit nummer af wordt de uitdeling van « Onze Buurtspoorwegen » per post verzekerd. Dit is dan de vervulling van onze wens : het veralgemenen van de bestelling ten huize die reeds voor de gepensioneerde agenten van toepassing was.

Het beoogde doel is aldus, op meer doeltreffende wijze het gezin van de agenten te betrekken in het leven van de onderneming die zijn bestaan verzekert, en ieder lid van deze gezinnen de gelegenheid te geven interesse te gaan voelen voor de onophoudende inspanningen van het Bestuur tot verbetering van de exploitatieuitlagen, die per slot van rekening ons aller toekomst bepalen.

Een droevig Jaarbegin te Luik-St-Gilles

**IN MINDER DAN 15 DAGEN
WERDEN TWEE AGENTEN GEDOOD
IN ACTIEVE DIENST**

Tijdens de nacht van 11 Januari had het gesneeuwd en om 6 u. 50 's morgens betrok de agent J. H. POUMAY, van de dienst Weg en Werken, zijn post. De wissels in de steenweg te Rourcourdiennes te worden gekuist ten einde de doortocht van de treinen toe te laten. Helaas, alhoewel beschermd door een stormlantaarn, werd hij aangerezen door een autocar met werklieden.

Slachtoffer van zijn plicht overleed Poumay enkele dagen later. Hij kwam in dienst bij de Maatschappij in December 1947 en na een verblijf in het werkhuis werd hij overgeplaatst naar Weg en Werken en o.m. aangesteld voor de « sneeuwdienst ». Hij was gehuwd en vader van een tienjarig kind.

Twaalf dagen later op Zaterdag 23 Januari werd de geleider-ontvanger

J. TECHY door het lot getroffen.

Bij het verlaten van een winkel, aan het eindpunt Pansy te Montegnée waar hij een colli had besteld, wilde hij al lopend naar zijn autobus terugkeren doch ongelukkigerwijze werd hij door een voorbijrijdende auto gevat. De schok was hevig en de ongelukkige overleed nog dezelfde dag in het hospitaal.

J. Techy begon zijn loopbaan bij de N.M.V.B. op 4-1-1947. Deze agent, vol initiatief en ondernemingsgeest, deed zich enkele jaren terug opmerken door het voorstellen van een nieuw model van reiskaartkast; herhaalde malen kon men ook zijn fotokunst op prijs stellen. Nauwelijks 28 jaar oud laat hij een weduwe en een kind van vier jaar achter.

De redactie van « Onze Buurtspoorwegen » is de tolk van al de agenten om aan de familie van deze twee collega's hun oprechte deelneming aan te bieden.

Speurneus. — Goede dag wattman, is het ter oorzaak van de mist dat ge vertraging hebt ?

Wattman. — Ja, chef, ik had gedurig het rode achterlicht van een aanhangwagen voor mij.

S. — En zeggen dat ik in een zeer ernstig tijdschrift gelezen heb, dat er een dag zal komen waarop ieder rijtuig voor gemeenschappelijk vervoer op de baan en op het spoor zal voorzien zijn van een radar-scherm !

W. — Waarom niet ? Ik verwonder mij over niets meer ! Nauwelijks 30 jaar geleden luisterde ik nog naar Radio België met een luisterhoorn en vanavond ga ik bij vrienden een televisie-uitzending volgen. Dan kan ik goed aannemen dat ik op zekere dag tegen 60 km.-u. zal rijden zonder zichtbaarheid.

S. — Maar het ergste is, dat de schrijver voorziet dat wij naar een steeds verder doorgevoerde automatisatie gaan, en in het jaar 2000 ziet hij de « one man car » met afschaffing... niet meer van de ontvanger maar van de wattman.

W. — Gelukkig zal ik op dat ogenblik gepensionneerd zijn !

S. — In ieder geval, denk ik dat gij en ik nog zullen horen van de metro, die zonder personeel functioneert; de vooruitbetaling reeds gedaan zijnde, kunnen de aankomsten en vertrekken zeer goed verzekerd worden door een elektronisch brein en kan de gang der treinen geregeld worden door een enkele menselijke « dispatcher ».

Ontvanger. — Maar wie zal dan het reglement doen eerbiedigen ?

S. — Er zal altijd toezicht zijn, maar er zijn gevallen waar de aanwezigheid en het gezag van de treinoverste zich moeten doen voelen, en ik denk aanstonds aan art. 17 bis waarvan niet alleen de reizigers maar ook een groot deel der agenten onwetend schijnen te zijn.

O. — Waarover handelt dat ?

S. — Wel over het voorrecht van instappen in de rijuigen van de personen die kinderen dragen en de verplichting de zitplaatsen af te staan aan de invaliden, die moeilijk kunnen blijven rechtstaan. Het is een feit dat de ontvangers dikwijls denken dat hen dat niet aangaat en dat het slechts een kwestie van beleefdheid is vanwege de reizigers.

O. — Hoe wilt U dat wij een slecht opgevoede jongeling verplichten zijn plaats af te staan aan een grijsaard ?

S. — Ja, dat is nu eenmaal zo, maar ik wil er U enkel aan herinneren dat, dank zij artikel 17 bis, de personen, die een kind op de arm dragen, van het reëel recht genieten om vóór de anderen in te stappen; wat de invaliden betreft, daar wij het gedrang niet kunnen vermijden, moeten wij hen een zitplaats verzekeren.

Na een bezoek aan het Autosalon

De N. M. V. B. heeft 125 autobussen besteld voor 1954

Een investering van méér dan 100 miljoen

DE autobussen die ons zullen geleverd worden in de loop van dit jaar, zullen het voorwerp uitmaken van drie bestellingen :

- 50 autobussen, type 80 plaatsen, Magirus-Deutz;
- 50 autobussen, type 80 plaatsen, Brossel-Leyland, groot model;
- 25 autobussen, type 65 plaatsen, Brossel-Leyland.

Hierna geven wij enkele bijzonderste kenmerken van deze verscheidene rijtuigen.

I. — De Magirus-Deutz, koetswerk Jonckheere.

De Dieselmotor Deutz heeft als hoofdkenmerk de luchtkoeling. De voordelen van dit koelingsstelsel zijn talrijk, vooral 's Winters. Geen wateraftappen 's avonds, geen kostbare antivriesmiddelen, geen vervuiling van waterleidingen, geen waterdoorsijpeling in cilindres, geen barsten van het cilinderblok onder invloed van bevroren water.

Nog vele andere voordelen zullen de vervaardigers naar voren brengen, zo o.m. minder onderhoudskosten, mindere sleet van de cilindres, gemakkelijk vervangbare cilindrekoppen, enz.

Het nieuwe rijtuig is ook uitgerust met een Z.F.-Média-gangwissel met uiterst gemakkelijke bediening.

De gewone beremming wordt aangevuld door een systeem van vertraging werkend op de uitlaatgassen.

Een andere nieuwigheid is bovendien de verwarming van het rijtuig door een van de motor onafhankelijke stookoliebrander. Deze verwarming wordt door de bestuurder aangezet door op een knop te duwen; dit verwekt het ontbranden van het mengsel lucht-verstoven stookolie. Aangezogen verse lucht gaat door een rooster en door een speciale metallieke filter om alle steen- en stofdeeltjes te weerhouden. De lucht gaat over de hete wanden van de brander en wordt onder druk binnen in het rijtuig gejaagd.

Vier verwarmingstoeverbuizen aan de basis van de voorruit zorgen er voor dat sneeuw, ijzel of vorst geregeld wegsmelten.

Ieder rijtuig zal voorzien worden van een naast de autobestuurder opgesteld geheel, bestaande uit de volledige inningspost en een gesloten brievenkoffer. Dit ensemble werd afgewerkt door het werkhuis van Kessel-Lo.

Steunstangen werden horizontaal boven de vensters geplaatst in 't bereik van de rechtstaande reizigers.

De motor is achteraan in een kast gemonteerd die speciaal geïsoleerd is voor het doven van het gerucht en voor het tegenhouden van de warmteuitstraling.

Het koetswerk van deze bussen is van het gestan-

daardiseerde type; ze hebben dus het klassieke uitzicht van het N. M. V. B.-materieel.

II. — De Brossel-Leyland-autobus, 30 plaatsen, zwaar type.

Op het chassis van deze bussen zal eveneens de motor achteraan geplaatst worden. Deze zal een verticale Leyland, 6 cilinder, zijn met een vermogen van nagenoeg 130 PK. Dit motortype vindt reeds sinds jaren zijn toepassing op vele onzer bussen. Een nieuwigheid in de verwezenlijking van de transmissieorganen vindt men in het gebruik van een nieuw type van gangwissel. De bewerking van deze laatste geschiedt zonder ontkoppelingspedaal. De bestuurderspost heeft dus nog slechts twee pedalen : het gaspedaal en het rempedaal.

Door middel van een klein hefboompje wordt de gangwissel pneumatisch bediend.

Wanneer een snelheid ingeschakeld is in voortwaartse richting, dan kan de wagen onmogelijk achteruit rijden. Zo kan de bestuurder, op een helling, zonder de minste moeite, terug aanzetten.

De overschakeling naar een volgende versnelling geschiedt zonder horten, geruisloos en snel.

Van de 50 Brossel-Leyland, groot model, zullen er 25 door de firma Jonckheere van een koetswerk voorzien worden en 25 door de firma Ragheno.

III. — De Brossel-Leyland met 65 plaatsen (stadstype).

Deze wagens werden bijzonder ingestudeerd ten einde ze gemakkelijk bestuurbaar te maken. Niettegenstaande hun beperkte lengte, is men er in geslaagd ze een grote vervoerscapaciteit te bezorgen, zodat aan onverwacht spitsverkeer het hoofd kan geboden worden, zonder onaantoonbare overbelastingen op gebied van veiligheid.

Zij hebben eveneens een achteraan geschikte motor; deze is een Leyland, 6 cilinder, 90 PK.

De beschrijving van deze door onze Maatschappij aangenomen autobustypen toont aan dat het programma van autobusexploitatie verwezenlijkt wordt volgens twee neigingen :

- 1). Behoud van twee typen :
 - a) het stadstype van 60-65 plaatsen;
 - b) het zware type van 80 plaatsen.
- 2) Schikking van de motoren achteraan.

Voor meerdere details hieromtrent verwijzen we onze lezers naar de artikels verschenen in de nummers 42 en 43 van « Onze Buurtspoorwegen ».

Een talentvol agent :

Jules Ausloos van Kessel-Lo

Wanneer, een paar maand geleden, de nieuwe eetzaal van het werkhuis te Kessel-Lo als toneelzaal ingehuldigd werd bij de uitreiking van de burgerlijke eretekens, deed men beroep op de Heer Jules Ausloos, electricier, ten einde de kale muren een weinig te versieren.

Hij stemde er in toe een aantal door hem uitgevoerde en door zijn zorgen ingelijste pentekeningen in bruikleen te geven.

Het is op deze wijze dat wij in kennis werden gesteld van het onbetwistbaar talent van deze agent, die wij enkele tijd nadien een bezoek brachten.

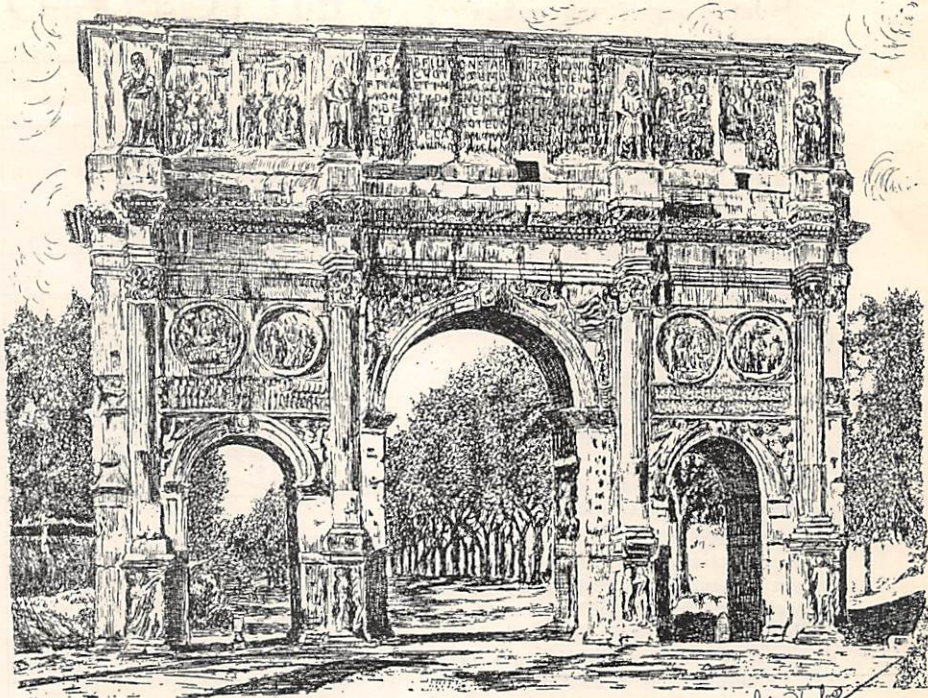
Wij staan hier voor een voorbeeld van een leven dat in een bepaalde richting was gestuurd en dat een ommekeer onderging als gevolg van de oorlogsomstandigheden van 1914-1918. Na gedurende drie jaar de cursussen van nijverheidstekenen te hebben gevolgd en als tracerer te hebben gewerkt in de « Ateliers de la Dyle », werd een malaise in de metaalnijverheid gedurende de eerste jaren van de oorlog hem noodlottig; in 1917 gelukte het hem in dienst te treden van de Maatschappij, die de buurtlijnen exploiteerde in het Leuvense. Toen hij vernam dat een examen voor electricier was ingericht,



De h. Jules Ausloos.

kocht hij daags te voren nog een handleiding en na een nacht studie slaagde hij zonder moeite. Hij heeft nooit meer de trekpen van de nijverheidstekenaar ter hand genomen, maar het gewetensvol uitvoeren van zijn werk werd beloond door zijn benoeming tot keurwerkman.

De Heer Ausloos wist ons te vertellen dat niet alleen hij aangetrokken werd door de tekenkunst; maar dat gans zijn familie aanleg heeft in kunstambachten en dat twee van zijn vijf broers goudsmid zijn. Hij zelf bracht steeds zijn vrije tijd door met tekenen, en sedert verscheidene jaren wijdt hij zich aan de pentekening. Hij heeft eveneens het schilderen met olieverf beproefd, doch heeft er aan verzaakt daar zulks hem een te kostbaar tijdverdrif is.



ROME . ARC DE CONSTANTIN

Een pentekening uitgewerkt naar een foto.

Hij houdt zich eveneens onledig met fotografie en hij weet deze twee kunsten voortreffelijk samen te brengen. De landschappen en vooral de oude huizen, naar schetsen genomen tijdens een wandeling, werkt hij dikwijls bij aan de hand van een door hem genomen en ontwikkelde foto.

Ge moet de fijnheid van de tekeningen en het zeer verkleinde formaat van de foto's gezien hebben, om U reukenschap te geven dat het hier niet gaat om een onpersoonlijke kopij; met de eenvoudige tegenstellingen van wit en zwart transposeert de Heer Ausloos werkelijk zijn eigen visie, met het gevolg dat wij ons telkens voor een kunstwerk bevinden.

Dat deze man er in de Meidagen van

1940 aan dacht zijn fotoapparaat en zijn potloden mede te nemen, wanneer hij zijn huis in het gebombardeerde Leuven moest verlaten, bewijst in welke mate de wens, zich door zijn tekeningen uit te drukken, bij hem een tweede natuur vormt.

De Heer Ausloos is gelukkig te kunnen aankondigen dat zijn petekind, dat dezelfde namen draagt als hij, op negentienjarige leeftijd getuigt van grote hoedanigheden als kunstschilder. Wij wensen met hem dat zijn naam eens zal prijken op de uithangborden van de tentoonstellingszalen, en dat alzo de algemene gekendheid, door de levensomstandigheden geweigerd aan onze collega, zijn jonge verwant zal beroemd maken.

Een afscheid in stelplaats Assebroek

Op Zondag 3 Januari 1954, had ter stelplaats Assebroek, in aanwezigheid van Heer Storms e. a. Ingenieur, een intieme plechtigheid plaats ter gelegenheid van de oppensioenstelling van Heer De Berdt, Bewegingsoverste 1^{ste} Klas, en het vertrek van de Heren Prosec, klerk 1^o Klas, en Loonis, opzichter bij de dienst der baan.

Heer Storms wist in een gemoedelijke toespraak de gepaste woorden te vinden, om in naam der Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen en in zijn persoonlijke naam hulde te brengen aan hen, die vele jaren en in soms moeilijke omstandigheden, onverpoosd op de bres stonden, om de toegewezen vertrouwenspost

vol ijver en plichtsbefef te vervullen. De noodzakelijke samenwerking, zonder dewelke het ondenkbaar is, in het leven iets duurzaam te verwezenlijken, werd nimmer verwaarloosd. Vooral de naorlogse evolutie bij de exploitatiemethodes onzer Maatschappij vergde ernstige en voortdurende krachtsinspanningen om het beoogde doel te bereiken. Nimmer werd tevergeefs beroep gedaan op hun volle medewerking, waarvan steeds de beste herinnering zal bewaard blijven.

Na hen nog veel jaren van welverdiende rust in volle gezondheid te hebben toegewenst, besloot de Heer Storms aldus : « dit afscheid betekent geen vaarwel. Integendeel zult U ongetwijfeld, Mijne Heren, nog dikwijls de stelplaats van Assebroek binnenlopen, waar gij steeds welkom zult zijn. »

Na een dankwoord van de betrokkenen, werd een passend geschenk aangeboden.

Stand op 31 December 1953
der ploegen van onze
loontrekkenden die deelnemen
aan de Veiligheidswedstrijd.

COMMENTAAR

Sedert 22 Januari werd bijgaande tabel in alle stelpplaatsen uitgehangen en heeft iedereen kennis kunnen nemen van de uitslagen na één jaar doorlopende wedstrijd.

Alzo overschrijden drie ploegen de 365 dagen zonder EEN ENKEL ONGEVALL TE HEBBEN GEHAD; het zijn :

in de groep Henegouwen : het werkhu:s van Jumet;

in de groep Luik : de beweging van Oerle en Borgworm;

in de groep Brabant : de kleine werkplaatsen van Asse, Grimbergen, Londerzeel en Dilbeek.

De redactie van « Onze Buurtspoorwegen » zendt zijn hartelijkste gelukwensen aan de bekroonde ploegen.

Wij vermelden eveneens de ploeg van de beweging van Doornik, Wasmes, Frasnes, Vloesberg en Geraardsbergen die na 352 dagen haar zegereeks gestuit zag, dus op 12 dagen van het einde.

Bij de grote werkhuizen brengen wij een eresaluut aan de werkhuizen van Kessel-Lo en Andenne, die gedurende het jaar slechts 2 ongevallen hadden en tevens brengen wij hulde aan Destelbergen dat op 365 dagen maar 4 ongevallen noteerde en zulks met een effectief van 142 personen.

Bovendien mag de groep Vlaanderen terecht trots zijn op het gering aantal ongevallen van de 7 deelnemende ploegen.

In het volgend nummer zal een volledig relaas verschijnen van het overhandigen van de « Beker van de Veiligheid » aan de groep met het laagste percentage van frequentie.

HET WORDT DOOR NIEMAND MEER BETWIST DAT DOOR DE EERBIEDIGING VAN DE RICHTLIJNEN VAN DE VEILIGHEID, EEN AANZIENLIJKE VERMINDERING VERKREGEN WORDT VAN HET AANTAL BEGRAFENISSEN EN INVALIDENWAGENS, VAN TRANEN EN VERDRIET EN VAN DE ZEER HOGE KOSTEN DOOR DE ONGEVALLEN VERORZAAKT. DAT DUS AL DIEGENEN DIE TEGENOVER DE GEVAREN GEPLAATST WORDEN — HOE GERING DEZE OOK MOGEN ZIJN — VAN DEZE RICHTLIJNEN EEN LEIDRAAD VORMEN VOOR HUN VERDER LEVEN.

VEILIGHEID EN HYGIËNE

Equipe N° Ploeg Nr	Anvers Antwerpen	Flandres Vlaanderen	Hainaut Henegouwen	Namur-Lux. Namen-Lux	Liège Luik	Louvain Leuven	Bruxelles Brussel	Limbourg Limburg
1	7 0	1 69	14 3	3 160	3 18	2 51	15 27	9 21
2	8 125	4 127	1 66	5 35	6 56	19 30	27 9	10 19
3	3 87	2 105	3 13	7 1	3 143	4 75	53 2	3 128
4	2 128	1 76	2 148	2 122	4 233	5 31	12 36	5 78
5	4 78	2 37	0 365	6 19	0 365	10 13	4 2	
6	5 129	1 316	5 52	9 35	3 328		3 7	
7	9 86	4 64	6 0		7 45		2 176	
8	3 175		7 20		3 125		0 365	
9	16 10		11 58		4 42		8 59	
10			5 92				5 34	
11			9 40				4 16	
12			11 5					
13			8 159					
14			9 57					
15			5 48					
16			6 44					
17			6 160					
18			1 13					
19								
20			2 98					
21			8 9					

Legende : $\frac{T}{N}$

Teller : aantal ongevallen met werkverlet in dienst sinds het begin van de wedstrijd.

Noemer : aantal opeenvolgende dagen zonder ongevallen met werkverlet in dienst (lopende periode).

De vet omlijnde uitslagen hebben betrekking op de grote werkhuizen.

Légende : $\frac{N}{D}$

Numérateur : nombre d'accidents chômants en service depuis le début du concours.

Dénominateur : nombre de jours consécutifs sans accidents chômants en service (période en cours).

Les résultats entourés d'un trait gras sont ceux des grands ateliers.

VERGADERING VAN HET 4^{de} KWARTAAL GEHOUDEN TE BRUSSEL OP 8 DECEMBER 1953.

Onderzoek van de statistieken van de arbeidsongevallen van het derde kwartaal 1953.

Wanneer de Voorzitter de statistieken van het derde kwartaal 1953 vergelijkt met deze van dezelfde periode van het vorige dienstjaar komt hij tot de vaststelling dat het aantal ongevallen daalde van 165 op 108, hetzij een vermindering van 30 %. Er kan eveneens met voldoening een merklijke verbetering worden vastgesteld voor gans het net betreffende de percentages van frequentie, dat daalt van 32 op 23,2.

ONGEVALLLEN-DERDEN.

De h. Van Lul deelt mede dat de veiligheidsactie zich tot hiertoe heeft beperkt tot de arbeidsongevallen.

Het ogenblik is gekomen om deze actie uit te breiden tot de ongevallen « derden ».

Het percentage van frequentie werd gedefinieerd als zijnde het aantal ongevallen « derden » per miljoen km. rijtuig.

Dit percentage zal opgemaakt worden per Groep, per aard van de tractie (spoor en weg), alsook per soort verantwoordelijkheid (N. M. V. B. of derden).

Deze uitbreiding van de veiligheidsactie wordt eenparig aangenomen.

BEPALING VAN DE ONGEVALLLEN « DERDEN ».

Op vraag van enkele leden van de Algemene Dienst herneemt de h. Van Lul de bepaling van ongevallen « derden » gegeven in de onderrichtingen uitgevaardigd door de dienst « Verzekering ».

In werkelijkheid gaat het om elk ongeval, elke schade of elk incident waarvoor een verklaring dient opgemaakt te worden, t. w. :

a) elk verkeersongeval, waarbij het rollend buurtspoorwegmaterieel betrokken is en dat schade heeft veroorzaakt of normaal van aard is om

schade te veroorzaken. Het is om die reden dat een ontsparing, zelfs zonder schade, aanleiding zal geven tot een verklaring ;

b) elke schade, die aan reizigers of aan derden wordt veroorzaakt door materieel of installaties van de N. M. V. B., door haar personeel in dienst, of door het vervoer door haar verzekerd.

Voorbeeld : kortsluiting die schade veroorzaakt ; val van een reiziger.

c) elke schade, die door derden of reizigers toegebracht wordt aan het materieel of de installaties der N. M. V. B.

Voorbeeld : het breken van een ruit.

d) elk ongeval tussen derden, dat zijn oorzaak vindt in de aanwezigheid of door het voorbijrijden van een buurtspoorwegtrein. Voorbeeld : botsing tussen 2 autovoertuigen ingevolge het uitlaten van stoom of rook.

Om al deze redenen, meent de Voorzitter, na een lange bespreking, die wij wegens plaatsgebrek niet kunnen opnemen te moeten besluiten dat een algemeen akkoord werd bekomen voor het toepassen van een nieuwe formule die de toekenning van een premie voor afwezigheid van « ongeval » zou uitbreiden tot gans het personeel in dienst op « treinen » en **toebehorend aan de beweging** ; elk ongeval of incident van welke aard, of welke oorzaak ook, zou de ontzegging van de premie voor gevolg hebben, zowel voor de ontvanger als voor de geleider. De andere voorwaarden betreffende de duur van de perioden, de dagen van afwezigheid, blijven behouden.

Hierna volgt de bespreking van het punt « Allerlei ». Wij vestigen voornamelijk de aandacht op het feit dat de heer Directeur-Generaal distributieapparaten van poedervormige of vloeibare zeep wenst geplaatst zien in de gezondheidsinrichtingen.

HANDSCHOENEN.

Een afgevaardigde van de Groep Vlaanderen heeft twee types van handschoenen in dekzeil voorgelegd, te gebruiken bij het verhandelen van dwarsliggers. De Groep wordt verzocht twee exemplaren over te maken aan de andere groepen.

WANNEER HET GEVAAR DREIGT, KAN MEN DOOR SCHRIK BEVANGEN WORDEN EN...

WIJKEN.

MEN KAN HET OOK KOELBLOEDIG BESCHOUWEN, DE MIDDELEN OPZOEKEN OM HET TE OVERMEESTEREN, DE NODIGE VOORZORGEN NEMEN OF DOEN NEMEN, EN... DOORZETTEN.

Doodsgevaar

in uw huis

De droge statistieken, alsook de kleine rubrieken van het gemengd nieuws in de dagbladen, leren ons dat vele huisvrouwen de dood vinden door de elektrische wasmachine.

Hoe gebeurt zulk ongeluk en hoe zult gij het vermijden bij U thuis ?

Een gebrek aan elektrische isolering kan ontstaan (zelfs in een nieuw aangekochte machine). Wie dan, staande op natte grond, met vochtige handen het toestel aanraakt, zal een geleider worden voor de lading, die langs het lichaam naar de grond zal vloeien. En dit kan dodelijk zijn.

Het middel om zulks te verhinderen is eenvoudig, goedkoop en... verplichtend. Er moet slechts met de grond een verbinding aangelegd worden waarvan de weerstand gering is en in ieder geval verscheidene malen kleiner dan die van het menselijk lichaam.

Daartoe zal een in de handel verkrijgbare bijzondere kontaktdoos geïnstalleerd worden met drie kontakten. Twee dezer zijn met de gewone elektrische leiding verbonden, de derde door middel van een stevige elektrische draad met een grondgeleiding, bvb. een buis van de waterleiding. De verbinding van de draad op deze laatste dient gesoldeerd om roesten en dus onderbreking van de geleiding te vermijden.

Het snoer van de wasmachine dat eindigt op een steekcontact (met drie contactstoppen) bestaat uit drie geleidraden. Twee ervan dienen voor de elektrische geleiding, de derde staat enerzijds in verbinding met de metalen massa van de machine, en anderzijds langs de kontaktdoos met de grondgeleiding.

Wordt nu door sleet of door een technisch defect het metaal van de machine onder spanning gezet dan vloeit de electriciteit onmiddellijk weg naar de grond, de zekeringen smelten en de stroom is onderbroken.

Van onze correspondent in Korea !

Wij hebben niet aan de verleiding kunnen weerstaan deze onverwachte titel te gebruiken, hij is nochtans zeer juist. Wij ontvingen inderdaad een brief, gepost te Seoel en getekend door een oud-agent van de N.M.V.B., de Heer De Prost Roger, ontvanger n° 253, in de stelplaats te Charleroi en die sedert Juni 1952 als sergeant dient in het Belgisch vrijwilligersbataljon in Korea.

In zijn brief geeft de Heer De Prost ons de hiernavolgende interessante inlichtingen betreffende het stedelijk vervoer in Seoel :

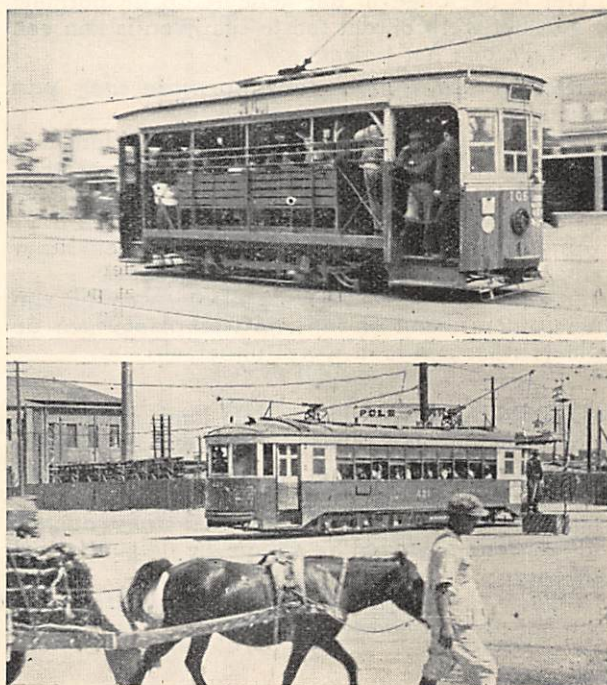
« De motorrijtuigen, van Belgisch fabrikaat, dateren reeds van de Japanse bezetting 1905-1945. Zij vertonen veel gelijkenis met onze oude « Energie-rijtuigen », maar zijn wat langer en met houten koetswerk en trolley. De wissels worden met de hand bewerkt. Het systeem der aanhangwagens bestaat er niet en de rijtuigen zijn steeds overladen vooral op de spitsuren.

» De prijs van een rit is 3 whons (Koreaanse munt — 1 B. F. is gelijk aan 3,5 whons). Er is bijna geen vrouwelijk personeel en het loon bedraagt nagenoeg 2.000 whons, hetzij ongeveer 570 B. F. (N.v.d.R. - gezien de lage vervoerprijs, kunnen wij niet uitmaken of het hier gaat om een wekelijks, half-maandelijks of maandelijks loon).

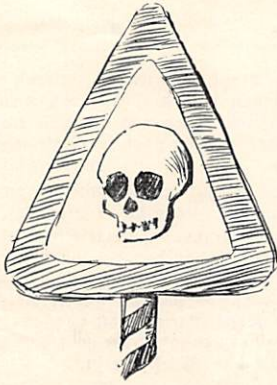
» De trams in Seoel zijn in dienst van 5 tot 21 uur; na 21 uur is het taptoe nog steeds van kracht. »

De Heer De Prost schrijft verder dat Korea een zeer schoon land is, zeer schilderachtig en erg heuvelachtig, maar dat Seoel ten gevolge van de bombardementen en de gevechten

die er geleverd werden bijna geheel is verwoest. De stad richt zich echter stilaan op dank zij het internationaal Rood Kruis en de hulp van de Verenigde Naties.



Het ongeval



op de weg van het Werk

STATISTIEKEN VAN ONGEVALLEN OP DE WEG VAN HET WERK OVERKOMEN AAN AGENTEN VAN DE N. M. V. B.

In 1951 : 75 ongevallen.
In 1952 : 74 ongevallen.
In 1953 : 91 ongevallen.

Wij vestigen de aandacht van de agenten van de Nationale Maatschappij op de voorwaarden door de wet vereist, opdat een ongeval overkomen op de weg van het werk aangenomen wordt als werkongeval en als zodanig wordt vergoed.

Een ongeval op de weg van het werk voor hetwelk de wet vergoedingen voorziet, is niet om het even welk ongeval overkomen op om het even welke weg.

De voorwaarden aan hetwelk het moet beantwoorden zijn streng bepaald. Indien een van deze ontbreekt wordt de vergoeding niet uitgekeerd.

Wat is een ongeval op de weg van het werk ?

Het is het ongeval dat gebeurt op de normale weg van het werk en dat toe te schrijven is aan een risico eigen aan het traject.

Wat verstaat men door normale weg van het werk ?

Het is het normale traject dat de arbeider moet afleggen op de openbare weg om zich te begeven of terug te keren :

- van zijn woonplaats naar zijn werkplaats;
- van de plaats waar hij zijn maaltijden neemt naar zijn werkplaats;
- van zijn woonplaats, van de plaats waar hij zijn maaltijden neemt of van zijn werkplaats naar de plaats waar zijn loon wordt uitbetaald.

**

Daar het ongeval altijd plaats heeft buiten het toezicht van de werkgever is de agent, slachtoffer van een ongeval overkomen op de weg van het werk (heen of terug), gehouden :

- 1) aangifte te doen aan zijn onmiddellijke overste van de feiten, binnen de 48 uur die volgen op het gebeuren;
- 2) de plaats, uur en datum en alle omstandigheden van het voorval aan te duiden;

BEZITTERS VAN MOTOR- en BROMFIETSEN LEEST AANDACHTIG WAT VOLGT.

Hoeveel arbeiders gebruiken een motorfiets of een bromfiets, of besturen een auto, zonder de meest elementaire beginselen te kennen van de wegcode. Onafgezien dat zij weten dat men rechts moet rijden (en nog ! hoe dikwijls rijden zij niet in 't midden van de weg), dat men moet stilstaan voor een rood verkeerslicht en men een kruispunt moet oversteken wanneer het signaal op groen staat, zijn hun kennissen zeer beperkt.

Er is nochtans zo weinig nodig om de meest voorkomende ongevallen te vermijden.

- Nooit een voertuig voorbij rijden op de top van een helling zelfs niet wanneer het slechts een kar betreft.
- Nooit inhalen in een bocht.
- Nooit risico's nemen bij het voorsteken van een of meer voertuigen. Berekeningen hebben uitgewezen dat honderden meters nodig zijn om een snelrijdend voertuig voorbij te rijden.
- Nooit starten wanneer U langs het voetpad staat, vóór U eerst te hebben vergewist dat geen rijtuig langs achter opdaagt.
- Nooit de weg oprijden zonder een degelijke verzekering te hebben afgesloten. Dit geldt ook voor de wielrijders. Een dodelijk ongeval kan de ondergang veroorzaken van een ganse familie.
- Altijd waken dat de veiligheidselementen van het voertuig in goede staat zijn : degelijke remmen, richtingsseinen, schijnwerpers, stand- en stoplichten, goede banden en onberispelijke schokbrekers.

3) buiten het getuigschrift van de geneesheer, bewijzen en onweerlegbare getuigenissen voor te leggen. De wettelijke schikkingen ter zake bepalen dat het slachtoffer, of in geval van overlijden de rechthebbende, moet bewijzen :

- a) de werkelijkheid van het aangehaalde ongeval;
- b) dat het ongeval overkomen is op de weg van het werk en toe te schrijven is aan een risico eigen aan de normaal af te leggen weg;
- c) het causaal verband tussen het ongeval en zijn gevolgen.

De wet legt dus het slachtoffer of diens rechthebbende de verplichting op, de hoger aangehaalde feiten te bewijzen; een louter vermoeden kan niet volstaan.

Wat betreft de tijdsperiode, voorzien voor het inbrengen van de verklaring, eist de wet dat ieder ongeval overkomen op de weg van het werk binnen de 48 uur moet aangegeven worden aan het hoofd van de onderneming, met aanduiding van plaats, tijd en omstandigheden, ten einde na te gaan of de voorwaarden van ontvankelijkheid vervuld zijn.

Al de aangegeven gevallen worden aan een grondig onderzoek onderworpen.

IN 1953.

Ziehier een kort uittreksel uit de statistieken van het verlopen jaar.

Terwijl het personeel nog verminderd is, vergeleken bij 1952. heeft men, in 1953, 91 ongevallen op de weg van het werk getoed, waarvan 5 gevallen met bestendige werkonbekwaamheid, 71 gevallen met tijdelijke werkonbekwaamheid en 15 gevallen zonder werkverlet. Op de 91 gevallen deden er zich 63 voor op de heen- en 28 op terugweg.

Dit jaar waren er eveneens 32 ongevallen per fiets, 4 per bromfiets, echter 18 per motorfiets, hetzij 8 meer dan in 1952.

De verhoging van het aantal ongevallen op de weg van het werk is dus aanzienlijk voor 1953.

In de mate van het mogelijke zal « Onze Buurtspoorwegen » dit jaar een campagne voeren om — ook op dit gebied — de agenten tot meer voorzichtigheid aan te sporen.

Ideeënbus

VERVOLG VAN DE GEPRIMEERDE SUGGESTIES

ROLLEND MATERIEEL

Suggestie n° 16 - HEUKEM Marcel, mechaniker, Grimbergen.

Voorstel van verplaatsing van het contact der verkliklampen, die het openen en sluiten der autobusdeuren aanduiden. De huidige plaatsing onder de trede verwekt te veel beschadiging te wijten aan de vochtigheid.

Suggestie n° 31 - GALLER Hubert, brigadier, Sint-Gilles (Luik).

Voorstel van een nieuwe drager voor het sleeporgaan van de pantograaf.

Voorstel voor vervanging van de moer en contra-moer in ophangingsstangen der bogies, door een gegroefde conische moer.

LUCHTLIJN

Suggestie n° 13 - Jean EVRARD, electricier, Charleroi.

Voorstel van standaardisatie der essentiële elementen van de seinrichting voor enkel spoor, met de bedoeling in de meeste defectgevallen het gebrekkige element onmiddellijk te kunnen vervangen door een nieuw.

Voorstel, met het oog op stroombesparing, van wijziging in de (oude) onderstations van de schakeling der lampen die de in- of uitschakeling van de stroomverbreker aanduiden.

Suggestie n° 15 - BEAUFAYS René, machinist-onderrichter, Namen.

Kritiek in 10 tabellen, met gepaste voorstellen van verbetering, over de onvolmaaktheden van de elektrische seininstallaties voor enkelspoor en voor het aanduiden van het oversteken der wegen ten behoeve van de weggebruikers.

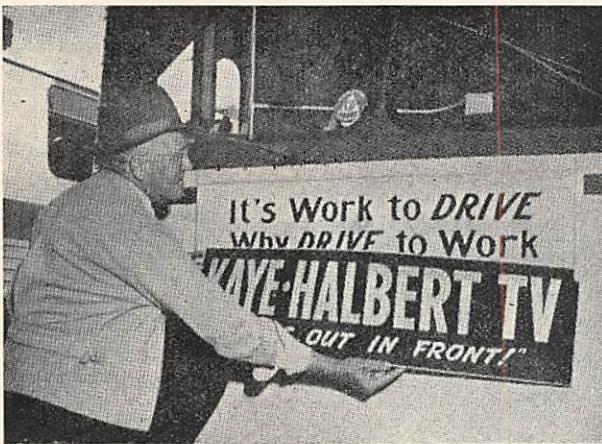
BUREELWERK

Suggestie n° 49 - VAN DAMME Roger, Opsteller, IG/Mec. Hoofdbestuur.

Voorstel van wijziging in de opeenvolging der mecanografische verrichtingen die vereist zijn, enerzijds voor het opmaken van de driemaandelijkse statistieken betreffende het personeel, en anderzijds voor het vereffenen der pensioenen, met de bedoeling de werktijden der machines en het aantal te gebruiken kaarten te verminderen.

Het gebruik van het achterpaneel van de Autobussen.

Sinds lang is het de gewoonte de naam en het adres van de autocaristen in grote letters te laten prijken op de achterzijde van de autobussen. In Amerika hebben de autobusexploitanten er echter wat anders op gevonden.



De « San Francisco Municipal Railway » liet onderstaande slogans op de achterkant van haar rijtuigen schilderen.

« Sturen is werken.

Waarom zelf een wagen besturen om naar Uw werk te gaan ?

Laat de zorgen van de automobilist thuis.

Neemt het leven langs de goede kant.

Neemt de bus. »

Een ideeënbord in uw keuken ?

Voor het filmen van binnenzichten moet er veel zorg besteed worden aan details die de algemene atmosfeer scheppen, alhoewel deze kleinigheden toch niet waargenomen worden door de toeschouwer, die slechts de grote lijnen van het verhaal volgt.

Bij een toevallig bekijken van de publicitaire foto's van de zo sympathieke Amerikaanse komedie « Room for one more » (1) een film van de Warner Bros, met Gary Grant in



de hoofdrol, viel ons aldus een eigenaardig detail op, dat ons volledig ontging toen de film voor onze ogen werd afgerold. Op de muur van een gewone keuken hing een klein zwart bord met het opschrift : « suggestions ». De bedoeling is dat ieder lid van het gezin hier zijn voorstellen komt opschrijven : een fijn gebak bereiden, een dagblad halen, schoenen poetsen, enz...

Wat willen wij hiervan onthouden ? Dat de « suggestion-box » — dit is de ideeënbus —, die algemeen toegepast wordt in de Amerikaanse ondernemingen, nu nog verder burgerrecht heeft verkregen, bij zover dat een filmregisseur het plezierig en normaal vindt een met 'n stuk krijt te beschrijven ideeënbord in een interieur te laten voorkomen.

Weliswaar gaat het hier in de meeste gevallen niet om ideeën die het gezinshoofd materieel iets bijbrengen (al zal hij zich wel de gevraagde lekkere pannenkoeken laten smaken !). Maar gij, beste lezer, hebt gij geen verbetering voor te stellen die onze Maatschappij, en onrechtstreeks U zelf en uw makers, zou ten goede komen ?

(1) « Er kan nog meer bij ». — « Cette sacrée famille ».

Deze publiciteitscampagne is gericht tot de duizenden bedienden en arbeiders, die dagelijks hun auto gebruiken om zich naar hun werk te begeven en die, iedere morgen en iedere avond, soms een uur moeten rijden en daarbij nog vaak met moeite een kosteloze parkeerplaats kunnen vinden in de nabijheid van hun werk.

De « San Francisco Municipal Railway » zal, wel te verstaan, geen enkel publicitair aanbod van de hand wijzen en de aangehaalde slagzinnen zullen dan spoedig verdwijnen onder een andere plaat, die een onmiddellijk financieel voordeel oplevert.

De foto's

van de

maand

Wegens het onvoldoende aantal deelnemers aan de fotowedstrijd van 1953 werd besloten bij de publicatie van elk nummer in 1954 een foto af te drukken van de wedstrijd van 1953 en een keuze te doen tussen de foto's, waaraan geen premie werd toegekend in de vorige wedstrijden.



Herfststemming. (Foto P. J. Timmers)



Winterlandschap (Foto Schotanus)

Wij hebben aan de Heer De Rycke, die lid is van de Foto-club van België en geregeld deel uitmaakt van de jury voor fotowedstrijden te Brussel, gevraagd tot een eerste keuze te willen overgaan. Uit de foto's voorgelegd in 1953 koos hij « Herfststemming » opgezonden door de H. P. J. TIMMERS van Zonhoven. Deze foto werd genomen met een Kodak Retina.

« De inzender », zegt ons de Heer De Rycke, « ziet zijn opname beloond omdat hij een beeld vol poëzie heeft weten te verwezenlijken : de eenzame tuin en de grasperken bedekt met afgevalen bladeren, de gesloten luiken van het verlaten huis en op de voorgrond een kale boom, die het zicht omlijst. Wij vinden er de loodgrijze tonen in terug zoals wij ze beschreven vinden in « Village gris » van Jean Tousseul. »

De Heer Timmers ontvangt een prijs van 100 fr.

De tweede foto, gekozen uit de partij inzendingen van vorige wedstrijden, behoort toe aan de Heer Schotanus (bediende in de groep Antwerpen) en werd genomen van op een Scheldedijk.

Dit winterlandschap met zijn ontbladerde wilgen, zo karakteristiek in Vlaanderen, drukt de rust uit van mens en natuur; de samenstelling is zeer mooi, het diepte-effect is goed weergegeven.

De keuze is een bevestiging van de artistieke hoedanigheden van de Heer Schotanus, de tekenaar van de reisgids van de Groep Antwerpen, die eveneens een premie van 100 fr. zal ontvangen.

Vriendenkring - Groep Antwerpen

Wat voorbij is... en wat komt !

Het was weer best het reisprogramma 1953, zowel wat de verscheidenheid, de belangstelling als het aantal uitstappen betrof. Trouwens er was voor « elk wat wils », zodat de 453 deelnemers aan de 13 reizen en uitstappen in ruime mate hun keuze konden doen. De leergierigen vonden hun gading in de bezoeken van het parlementsgebouw, de miniatuurspoorweg van de heer Legrand te Vorst, de fabrieken « Beka » en « Leyer », de luchthaven te Melsbroek en de suikerraffinaderijen te Tienen, en anderzijds zorgden een vertoning in de Poesjennenkelder te Antwerpen, een « Non-stop — rechtdoor » — concert in het N. I. R. en de Wienerreisrevue voor de ontspanning. Kunst- en natuurliefhebbers werd eveneens

voedening gegeven met een bezoek aan het kasteel van Beloeil, de kerk van Foy-Notre-Dame, de ruïnes van de abdij te Villers-la-Ville en de grotten van Han, terwijl te Zundert (Ned.), Scherpenheuvel en Echternach het een stoet of een processie was die aan eiding gaf tot een uitstap. Ondanks de stakingen werd Parijs het doel van een driedaagse trip, doch het nieuws van de zalm was evenwel de autocar tocht naar de Voezen. Plaatsen als de « place Stanislas » te Nancy, de ballon d'Alsace, het slot van Haut Koenigsburg vormden hoogtepunten van deze reis en lieten een onuitwischbare indruk na, zonder echter hiermede afbreuk te willen doen aan de Elzasser keuken, die ruimschoots instond voor de culinaire genoegeening.

In de overtuiging dat de talrijke deelnemers de beste herinneringen bewaren aan deze tochten en met de hoop hen dit jaar

opnieuw regelmatig te mogen ontmoeten, werden reeds de eerste plannen vastgelegd van het programma 1954. In volgend nummer meer daar over.

Alvast kan worden medegedeeld dat er een treinreis naar Lourdes wordt georganiseerd met een verblijf van vier volledige dagen in het bedevaartoord, en een voormiddag in de Franse hoofdstad. De prijs is ongeveer 2.250 fr. voor vervoer, logies en alle maaltijden. Ten einde de moeilijkheden van hotelreservatie zoveel mogelijk te vermijden, gezien de grote vraag ter gelegenheid van het Mariaal jaar, en met het doel iedereen een degelijk verblijf te bezorgen, worden de eventuele deelnemers verzocht zo spoedig mogelijk in te schrijven en zeker vóór 1 Mei. Raadpleeg voor verdere inlichtingen de berichten in de stelplaatsen, waar eveneens de inschrijvingsformulieren reeds te verkrijgen zijn.