

# ONZE BUURTSPORWEGEN



TIJDSCHRIFT VOOR HET PERSONEEL VAN DE N.M.V.B.  
Aangesloten bij het Verbond van Belgische Personeelsbladen  
REDACTIECOMITE : WETENSCHAPSTRAAT, 14, BRUSSEL



Te Charleroi.

(Foto Jos. Keulgens.)

\* \* \* \* \*

# KERSTGEBRUIKEN

## IN VERSCHIEDENE

### LANDEN

**E**ENS te meer, brengt KERSTMIS vreugde, hoop en liefde.

*Sluit even de ogen en droom dat U een snelle reis om de wereld maakt; denk aan enkele dezer tradities die wij hier voor U gegroepeerd hebben en die zowel onze verbeelding als ons hart opvrolijken.*

**Groenland.** De Eskimo's schrikken niet terug voor een lange reis van verschillende dagen op het ijs, om bijeen te komen en samen het feest der Geboorte te vieren. Zelfs zij die het verst af leven aarzelen niet zich naar het centrum te begeven van waaruit de missionarissen hen oproepen.

**Finland.** Wanneer men na een Kerstvergadering uiteengaet, neemt ieder een der dennekaarsen en draagt ze, brandend, in zijn huis. Zo zijn de donkere wegen bespikkeld met tientallen knipperende en bewegende lichtjes.

**Portugal, Spanje, Italië.** Het kribbetje is er het voorwerp van de grootste vroomheid onder het volk. De santons, deze kleine poppetjes in ruwe gekleurde klei, zijn er veelvuldig; de giften in natura stromen toe, en op menige plaats worden levende kribben uitgebeeld opgeluisterd door volksdansen en -liederen, terwijl trommels, g-taren en castagnetten, hun tonen met de Gloriazang vermengen.

Op de weg, wanneer de stoeten met boeren, ieder met een kaars in de hand, zich ontmoeten tegen de kerstmis aan, begroeten zij mekaar zoals vóór twee duizend jaar de engelen deden: « Het Kind werd geboren! ».

**Amerika.** Evenals in Oostenrijk eertijds, ziet men overal Kerstbomen, zowel aan de vensters der nederigste huizen uit de volkswijken als aan de uitstalramen van de winkels, in de straten, op de pleinen, in de hovingen, in de kerken.

Te Hollywood 's avonds, schittert een hele laan over verschillende kilometers, uit tientallen reusachtige metalen bomen, waarvan de takken versierd zijn met elektrische lampjes.

« Kerstmannen » met witte baard en rood kleed lopen door de straten, gebukt onder hun korf waaruit zij hun voorraad te koop aanbieden. Huizen en winkels, trams en autobussen zijn alle getooid met groene kronen en lange rode linten. Niemand waagt zich op straat zonder een pakje

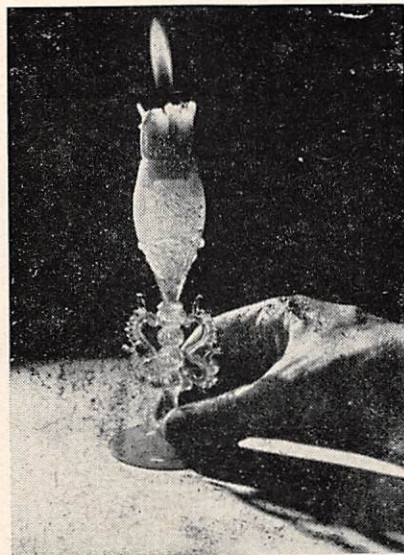
met rood en groen lintje, de traditionele Kerstmiskleuren.

**Engeland.** In de Kerstnacht zingen de kinderen hun « Christmas Carols » onder de ramen, in de hoop dat zij snoep en munt zullen krijgen en de verlichte denneboom zullen mogen zien die aan geen enkele haard ontbreekt.

Het Kerstmaal heeft een bijzonder belang: de tafels zijn versierd, en de spijskaart vermeldt telkens de Kerstgans en de pudding die men aansteekt nadat alle licht werd uitgedraaid.

De kinderen plaatsen geen schoenen voor de schouw, maar hangen aan het voeteneind van hun bed de kousen die « Santa Claus » in de nacht komt vullen.

Zoals in de Verenigde Staten zijn de huizen en openbare gebouwen overvloedig versierd met hulst en marentak.



(Cliché General Motors.)

De « Christmas-cards » en de denneboom werden pas rond de helft der XIX<sup>e</sup> eeuw in Engeland binnengebracht, doch zij kregen zeer spoedig de macht van een oud gebruik waaraan niemand zich onttrekt.

**Frankrijk.** Kribbe, denneboom, en schoentjes in de schoorsteen vindt men overal, in de stad en op het platteland, doch iedere provincie heeft haar eigen traditie die iedereen wil in ere houden.

Zo, in Poitou, wachten de boeren altijd de eerste uren van de dag om het nachtvoer aan de beesten te brengen, indien zij het niet in het begin van de avond brachten, want men wil de gesprekken niet storen van de beesten die, één enkele maal per jaar in deze Kerstnacht, ter herinnering aan de ezel en de os van de kribbe, het woord kunnen voeren om het Godskind te aanbidden.

In Provence is er jaar op jaar de offerande van de herders. Herders en herderinnen brengen met linten versierde lammeren bij de kribbe, die, vaak, levend uitgebeeld wordt.

Overal de Kerstblok en de kaars. In Bretagne, eertijds, was de keuze van de Kerstblok uiterst gewichtig. Men wilde werkelijk een vuurfeest voor het vieren van de goddelijke geboorte. De schoorstenen waren groot genoeg om een vat te bergen dat gedurende drie dagen moest branden; vandaar de benaming « tréfeu ». De overblijfsels van de vorige Kerstmis waren het hele jaar door zorgvuldig bewaard geworden, en daarop werd de nieuwe blok gelegd. Alle vuren waren gedooft geworden de 24<sup>e</sup> December vóór zonsondergang, met uitzondering van de tabernakellamp, waaraan men het stuk hout aanstak dat men mee naar huis bracht, langs de velden, om het nieuwe vuur aan te steken voor de knielende familie.

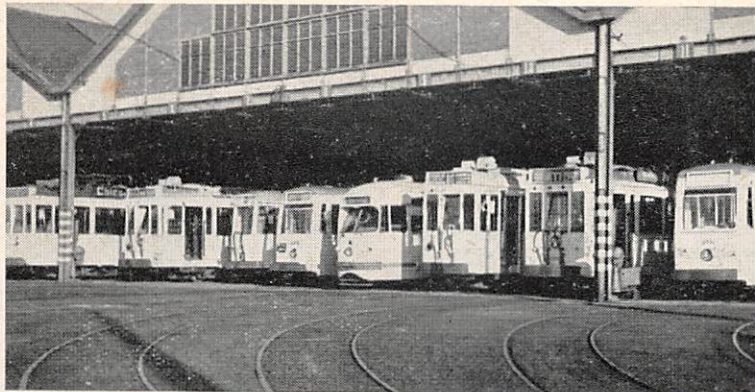
In eigen land is de Kerstkribbe nog steeds het centrale punt van de Kerstviering en, zowel in de grootsteden als op het platteland, zowel in de kleine dorpskerken als in de stemmige abdijkerken en de prachtige kathedralen, verenigen de gelovigen zich rond de kribbe om in de middernacht de geboorte te herdenken van de Heiland.

's Namiddags, wanneer gans de familie verenigd is rond het stalleke en de versierde kerstboom, — want Kerstmis is in de eerste plaats een familiefeest —, wordt er geput uit de schat van oude kerstliederen en aandachtig geluisterd naar de kleintjes, die plechtig hun gedichtjes voordragen. En wat een vreugde bij groot en klein, bij het uitdelen van de geschenken.

Kerstmis, dag van bezinning. De diep-gelovige of de uiterlijk onverschillige kan er niet ongevoelig aan blijven. Zelfs in oorlogstijd zwijgen de wapens en in deze periode van atoomkracht en koude oorlog richten de groten der aarde, over alle meningsverschillen heen, zich tot gans de mensheid met dezelfde boodschap die bij de geboorte van het Kindeke van Bethlehem de wereld werd ingezonden: VREDE OP AARDE AAN ALLE MENSEN VAN GOEDE WIL.

# In de streek

Algemeen zicht  
op de stelplaats.



# van Charleroi

Men kan  
4 types  
van motorrijtuigen  
onderscheiden.

Wij zetten onze reportages voort met een bezoek aan de Groep Henegouwen. Normaal hadden wij moeten beginnen met de Gewestelijke Directie te Bergen. Maar wij verkozen hiervoor te wachten tot dat het personeel, dat maar pas het nieuwe prachtige gebouw rechtover het N.M.B.S.-station heeft betrokken, aldaar reeds goed en definitief geïnstalleerd weze.

Deze maal dan komt Charleroi aan de beurt.

De groep van Henegouwen wordt geleid door de heer Jennes, Directeur, en de exploitatie van de sector Charleroi-Centrum is toevertrouwd aan de heer Declercq, Hoofdingenieur, bijgestaan door de heer Barbier, Ingenieur, die zich vooral bezighoudt met de werkhuizen van Jumet en Anderlues. Een enkele oogopslag op de kaart van de Buurtspoorwegen doet onmiddellijk inzien dat het elektrisch net van Charleroi tezelfdertijd dooreengestengeld en uitgestrekt is,

en dat het een gebied met een zeer dichte bevolking bedient.

De verantwoordelijkheid van de leiders is dan ook groot, want zo de ontvangsten van de Groep altijd veel belangrijker geweest zijn dan elders, veroorzaakt daarentegen het groter aantal onderstations, motorrijtuigen en agenten onvermijdelijk hogere uitgaven en brengt het met zich een extraschuld van de duizend en een beslommeringen die onafscheidbaar zijn van een vervoeronderneming.

De heer Liégeois, dienstoverste van een belangrijke dienst, behandelt de lopende zaken van de administratie en de exploitatie.

De dienst Weg en Werken met toezicht door de heren Miche en Barbarin, werkleiders en van de heer Ganty, dienstoverste, staat onder de hogere leiding van de heer Hanappe, Hoofdingenieur.



De heer Ad. Baillet verzekert de dienst van deurwachter en bedient tevens de telefooncentrale. Op het ogenblik heeft men een ontvangst- en uitzendapparaat voor de dispatch bij hem geplaatst en wij zien hem hier in gesprek met de controlewagen.

Om de toezichter aan te duiden, die te Charleroi de telefonische mededelingen beantwoordt betreffende de exploitatie en die zich bezighoudt met de goederendienst en de uitrit van de treinen, gebruikt men de militaire term «de planton». Van 6 u. tot 20 u. wisselen twee plantons elkaar af; de ene is de heer Camille Pillet, die we op de foto zien en die in dienst trad in 1919 en tot toezichter benoemd in 1936. De andere is de toezichter G. Robert.

Beiden houden zich bezig met de dispatch.



## Het bureau van ontvangsten en abonnementen.

Alhoewel men weet dat het net van Charleroi talrijke reizigers vervoert, zal men echter verwonderd zijn te vernemen dat de dienst van de abonnementen 4.400 gewone en 2.800 schoolabonnementen uitreikt. De drie agenten die wij er aantreffen wensten dat wij op een Zaterdag kwamen om een foto te nemen, wanneer de houders van weekabonnementen in dichte rijen aanschrijven. Voegen wij er aan toe dat dit bureau de ontvangsten van 53 gewone



telijke burelen, waar weekabonnementen worden uitgegeven, centraliseert en naziet.

De foto toont links de kassier, de heer Masson, en mejuffer D'Haeseleer Lucie, die in 1944 in dienst trad te Bergen, en rechts Madame Simone Wairy; deze laatste verklaarde ons dat zij reeds 23 jaar heeft doorgebracht op de Directie te Bergen. De dag van ons bezoek was Madame Marguerite Félix afwezig. Zij verklaarden allen zeer tevreden te zijn over de registreermachines, en zij zouden ze niet meer willen missen.



*De hh. Van Mechelen, Goart en Harpigny.*



*Mej. Bodson en de h. Bodson.*

## DE BURELEN

Op de eerste verdieping bevinden zich de burelen, allen gescheiden door glazen schutten.

Het eerste bureel is dit van de statistieken.

Indien men weet dat hier nota genomen wordt van de doorlopen km. van al het rollend materieel, van het verbruik van electriciteit en gasolie, van de weerstand van allerlei onderdelen en van elk wielstel, van het aantal beschadigingen en van het hijsen van de rijtuigen, is men verwonderd daar geen groep mecanografen te zien. Drie bedienden zijn met dit werk gelast en blijven de toestand meester.

Op de foto, van links naar rechts : de bedienden Harpigny, Goart en Van Mechelen.

De volgende deur brengt ons in het

bureel van de betwiste zaken dat onder leiding staat van de heer Bodson, bureelhoofd, geholpen door zijn zuster, Mej. Bodson. Dit bureel behandelt alle ongevallen-derden vanaf de samenstelling van het dossier tot het afsluiten van de zaak.

Nu komen wij in het bureel van de beweging; het is het domein van de heer Hanicq, bewegingsoverste eerste klasse en de heer Legrand, bewegingsoverste tweede klasse, geholpen door de heer G. Queriat, toezichter. Hier worden de dagelijkse verslagen van de agenten en toezichters onderzocht en uitgepluisd. Maar zoals de drie Muskietiers zijn deze agenten van de beweging met vier daar iedere morgen de heer Frankard, toezichter, een samenvatting maakt van de verslagen van de vorige dag; deze besluiten worden

in de voormiddag verzonden naar de Directie te Bergen en naar de ingenieurs. Deze dienst houdt zich ook onledig met de dienstrol van de toezichters.

De deur er naast geeft toegang tot het punteringsbureel; het is hier dat de indienstneming en vervanging wordt georganiseerd van ongeveer 385 agenten verdeeld tussen Charleroi, Jumet, Châtelet, Thuillies en Nalinnes. Al onze stelplaatsen kennen dit probleem, maar hier is de legpuzzel ingewikkelder door het aantal agenten en door het feit, zeer zeldzaam in onze Groepen, dat men in Charleroi niet alleen ontslagnemingen moet aanvaarden, maar dat het aanwerven van nieuwe kandidaten zeer moeilijk is geworden, daar in dit nijverheidscentrum de vraag naar arbeidskrachten zeer groot blijft.



*De hh. Rousseau C., Troussart A. en Mathy.*



*De h. Legrand, bewegingsoverste, en de h. Queriat, toezichter.*

# DE STELPLAATS EN HET WERKHUIS

De stelplaats en het werkhuis stellen 45 personen te werk en zijn het werkgebied van de heer Chapelle; dank zij zijn grote bekwaamheid in mechanica en elektrische apparaten heeft hij een gespecialiseerd personeel kunnen vormen voor het onderhoud van de P.C.C.-cars en het slijpen van de wielbanden.



*Een zicht genomen in de ruime en welverlichte eetzaal.*

(De foto's van deze reportage danken wij aan dhr Jos. Keutgens.)

## Allo... Allo... Hier Dispatch-Charleroi!

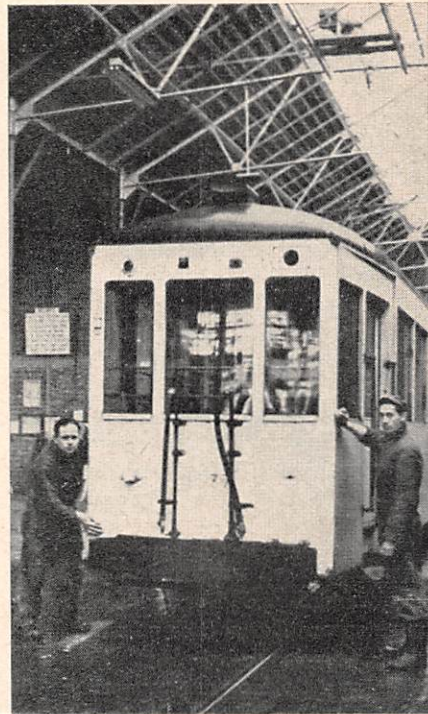
In het nummer 19 van « Onze Buurtspoorwegen » (Mei 1949) verscheen een studie over de mogelijkheden van de radio-telefonie met ultra-korte golven, evenals een beschrijving van de verschillende praktische toepassingen, aldus bij de Brusselse Tramwegen.

Sedert enige weken doet het buurtnet van Charleroi op haar beurt een proef met twee uitzend-ontvangstposten. Een is geplaatst in de burelen van de Directie, de andere bevindt zich in een rondreizende auto, waarin twee toezichters hebben plaats genomen. Om het kwartier geven zij de plaats aan waar zij zich bevinden. Een van de toezichters doet nog geregeld het nazicht van de reisbiljetten in de tramrijtuigen en in de autobussen. Maar natuurlijk geldt dit maar als proef, in het vooruitzicht van een groter gebruik op andere gebieden.

Zo gebeurde het op een avond dat het controle-rijtuig opgeroepen werd en naar de plaats van een ongeval werd gestuurd, waar het toekwam vóór de politie of de rijkswacht, en zeer vlug de nodige maatregelen konden genomen worden. Een kwartier later signaleerde Charleroi aan het rijtuig een verkeersbelemmering op een andere plaats; vijf minuten nadien waren de toezichters ter plaatse, en de toestand was vlug hersteld.

De firma M.B.L.E., die de apparaten leverde, heeft twee relais moeten plaatsen op de twee hoogste tegenover elkaar gelegen punten van de stad; daar Charleroi in een kom ligt was het onmogelijk van een afgelegen plaats rechtstreeks in verbinding te treden met de post gelegen in de stad,

In het industriegebied van Henegouwen is de lucht steeds bevuild met een onzichtbaar stof. Na een zekere tijd, en ondanks het geregeld wassen,



vertoont de verf op de wanden van onze rijtuigen roodachtige strepen, die weerstaan aan water en zeep. Dan moet men overgaan tot de reiniging met bijtende middelen.

Onze fotograaf verraste twee werklieden, bezig met dit werk. Links, J. Durieux en rechts, J. Omckens.

Wij houden onze lezers op de hoogte van de ontwikkeling van deze nieuwigheid daar, zoals de technici van de firma M.B.L.E. het beweren, over vijf à tien jaar men geen exploitatie voor gemeenschappelijk vervoer meer zal vinden zonder radio-telefonische posten.

### De steeds toenemende uitbreiding van ons autobuspark

Sedert einde 1953 en tijdens 1954 heeft de N.M.V.B. nagenoeg 300 autobussen besteld bij de privaattijverheid.

Daar wij nog slechts drie types van autobussen gebruiken zijn de verschillende bestellingen als volgt verdeeld :

240 autobussen Brossel-Leyland, 90 plaatsen, type A93 DAR

40 autobussen Brossel-Leyland, 65 plaatsen, type A75 DAR

15 stadsautobussen, 35 plaatsen, uitgerust met motors Diesel-Perkins.

Een groot gedeelte zal slechts geleverd worden in 1955.

## Een woordje geschiedenis

**D**E stad Charleroi is gebouwd op de plaats vroeger genaamd Charnoy.

Sedert zijn ontstaan vormde Charnoy samen met Gilly een leen toebehorend, in de X<sup>e</sup> eeuw, aan de abdij van Lobbes.

Een reeks heren van Charnoy volgden elkaar op vanaf de XIII<sup>e</sup> eeuw tot aan de Franse Revolutie; geen van deze heren verbleef ter plaatse, wat het ontbreken van een feodaal kasteel uitlegt.

Charnoy maakte samen met een dozijn dorpen, o.m. Dampremy, Gilly, Lodelinsart, Wayaux, Thiméon en Viesville, deel uit van de kastelenij of het baljuwschap van Viesville, ingelijfd in het Graafschap Namen.

Het was een arm dorp; zijn aardrijkskundige ligging daarentegen was enig. Charnoy bezette de hoogvlakte van een heuvel, die de Samber beheerste.

De ligging van het dorpje werd als zeer voordelig beschouwd en op 3 November 1666 legde Don Juan de la Paz, markies van Castel Rodrigo en gouverneur van de Nederlanden, de eerste steen van de toekomstige vesting. Hij deed echter slechts 's anderendaags zijn officiële intrede, op het feest van de H. Carolus, ter ere van zijn Koning Karel II van Spanje, wiens naam hij gaf aan de nieuwe vesting.

Maar spoedig vernietigden de Spanjaarden wat zij hadden opgebouwd en trokken zich terug. Enkele tijd nadien werd de stad ingenomen door Lodewijk XIV, die de ruïnes opnieuw deed opbouwen door Vauban.

Eerst schreef men « Charles-Roy », zoals de documenten uit die tijd aantonen. Vervolgens werd het Charleroy, tot eindelijk de huidige schrijfwijze werd aangenomen.

Deze naam, gegeven aan een deel van Charnoy en aan de vesting, ging geleidelijk over op het grondgebied van het oude dorp, de bovenstad, de benedenstad, het « Entre-Deux-Villes » en zelfs op de « Faubourg ».

Tijdens de Franse Revolutie werd Charleroi viermaal belegerd door de Fransen.

Napoleon had er zijn hoofdkwartier in de nacht van 15 Juni 1815, hij verliet het de volgende dag om zich langs Ligny naar Waterloo te begeven.

## De modernisatie van Charleroi

**I**N werkelijkheid werd slechts in 1930 een aanvang genomen met de grote werken die het uitzicht van de stad hebben veranderd. In 1931 werd de viaduct van de porte de Waterloo, die de noordelijke wijk met de stad verbindt, ingehuldigd en in 1935 werd het nieuwe stadhuis gebouwd dat een prachtige toneelzaal bezit en prat gaat op een bellort van 70 m. hoogte.

Na de oorlog diende nog verscheidene jaren gewacht alvorens de plannen, ontworpen door de inmiddels overleden burgemeester J. Tirou, vorm kregen. Alzo werd een arm van de Samber gedempt waarop de prachtige boulevard J. Tirou werd getrokken, afgezoomd met mooie gebouwen en weelderige winkels. De stad heeft eveneens terreinen aangekocht; nieuwe straten zullen aangelegd worden en het plan voorziet, in de wijk « Manège », de verbreding van de Pont du Viaduct (waar al onze trams passeren) van 20 op 42 m. Met de sloping van de bouwvallige woningen zal dit alles het zicht bij het binnenkomen van de stad gans wijzigen.

Ook heeft men, in een voorstad van Charleroi, de bouw voorzien van een intercommunaal slachthuis, dat een modelinrichting zal zijn. Maar Charleroi, hoofdplaats van het zwarte land, is het belangrijkste centrum van de kolermetaal- en glasnijverheid van België. Om de menigvuldige producten van deze werkzame streek te doen kennen heeft men een Tentoonstellingsgebouw opgetrokken dat vóór enkele maanden werd ingewijd.

Het terrein waarover men beschikte bestond grotendeels uit aangevoerde grond zodat voor de fundering 2.000 Franki-heipalen moesten gebruikt worden. Het gebouw werd in de hoogte opgetrokken en bevat drie verdiepingen. Een van de verdiepingen bestaat uit drie vakken van 80 m. × 20 m. uitgerust met rolbruggen, respectievelijk van 40 T., 15 T. en 5 T. om het verplaatsen van de zware stukken van de grootnijverheid te vergemakkelijken.

Het centraal gebouw, dat een oppervlakte heeft van 4.000 m<sup>2</sup> is voorzien van een automatische verwarmingsinstallatie, verlichting, drijfkracht en telefoon volgens de modernste principes. Negen liften bedienen de verdiepingen.

Het is een bewonderenswaardige constructie, waarvoor de promotor de heer M. A. Pinker, burgemeester van Charleroi, evenals de bouwmeester André alle lof verdienen.



Het moderne Charleroi.

(Foto Jos. Keutgens.)

# AUTOBUSVOERDERS, WAT TE DOEN BIJ *een verkeersongeval?*

Wij weten dat de agenten, die een dienst verzekeren op de autobussen, door de onderrichters op de hoogte worden gesteld van de onmisbare formaliteiten die er te vervullen zijn bij een verkeersongeval, en wij zijn overtuigd dat, alvorens het stuur van de autobus aan de nieuwe voerder wordt toevertrouwd deze voldoende werd ingelicht over de houding die hij moet aannemen in geval van aanrijding of botsing.

Nochtans hebben wij uit de onderzoeken gedaan door onze verzekeringsdiensten vastgesteld dat zekere voerders hetzij uit oorzaak van emotie, hetzij door werkelijke onwetendheid belangrijke bijzonderheden vergeten mede te delen. Er zijn er zelfs die aan de voerder van het ander rijtuig verklaren dat zij de naam van de verzekeraar van de N.M.V.B. niet kennen; deze schijnen dus niet te weten dat in het rijtuig een verzekeringscertificaat hangt dat de aard van de verzekering aanduidt.

Daarom achten wij het nuttig bij de aanvang van de Winter enkele regels in herinnering te brengen.

De N.M.V.B., als verzekeringsorganisme, heeft uw volledige medewerking nodig om op eerlijke wijze de schadegevallen te regelen maar ook om eventuele misbruiken van derden te vermijden.

De hieronder vermelde raadgevingen werden ontleend aan het beroepsblad van de autocaristen « Transport langs de baan ». Deze klare uiteenzetting nemen wij in extenso over.

1. — Houd uw voertuig onmiddellijk na het ongeval stil; inderdaad, indien U niet onmiddellijk stopt, zou de tegenstander gemakkelijk als reden de toestand van uw remmen kunnen aangeven, of zou hij een overdreven snelheid verwijten; al'emaal ongunstige elementen ten uwe opzichte! In ieder geval, stopt, indien het kleinste teken U doet veronderstellen dat iets abnormaals gebeurd is, mogelijks een ongeluk (gerucht van een botsing, brusk stoppen, kreten, enz...) U kunt inderdaad de indirecte oorzaak zijn van een ongeval, b.v. als een andere weggebruiker, terwijl hij U

wilt mijden, een ongeval doet ontstaan. Indien gij uw weg vervolgt, zoudt U kunnen beschuldigd worden van vlucht-poging, wat natuurlijk uw toestand zou erger maken.

2. — Vraag aan de geleider van het andere rijtuig :

- a) zijn naam, voornaam, adres en beroep (mogelijk een adreskaartje).
  - b) Of hij eigenaar is van het voertuig, indien niet, naam en adres van de eigenaar.
  - c) Of hij voor zijn eigen rekening werkt, indien niet, naam en adres van zijn eventuele werkgever.
  - d) De kenmerken van het andere voertuig; in ieder geval het nummer van de nummerplaat, het merk, het model en de kleur.
  - e) Naam van zijn verzekeringsmaatschappij en eventueel van zijn verzekeringsraadgever.
- Geef hem in ruil deze inlichtingen wat U betreft.

3. — Indien het ongeval is gebeurd met getuigen, vraag hen U te helpen in het verdedigen van uw rechten door hun identiteit te vragen (naam, voornaam, adres).

Op te merken valt, dat het er op aankomt, getuigen te hebben.

Laat hen vaststellen :

- 1) De gunstige elementen ten uwe opzichte. (Bv. dat gij rechts reed, dat gij uw richtingsaanwijzers hebt gebruikt, de plaats der rijtuigen, de sporen van het remmen, enz...).
- 2) De ongunstige elementen ten opzichte van uw tegenstander. (Bv. dat hij links reed, enz...)

4. — Neem zorgvuldig nota van al de omstandigheden van het ongeval.

Maak een klein plan op van de plaats, met aanduiding van de gevolgde wegen, de voorrangs- en andere tekens. Indien het een botsing geldt, duidt de plaats van de voertuigen aan :

- 1) voor de botsing;
- 2) op het moment van het botsen;
- 3) na het ongeval.

5. — Herken uw verantwoordelijkheid niet. Teken geen enkel papier, doet geen enkele verklaring, beloof geen enkele schadeloosstelling.

## Onze nieuwe constructies

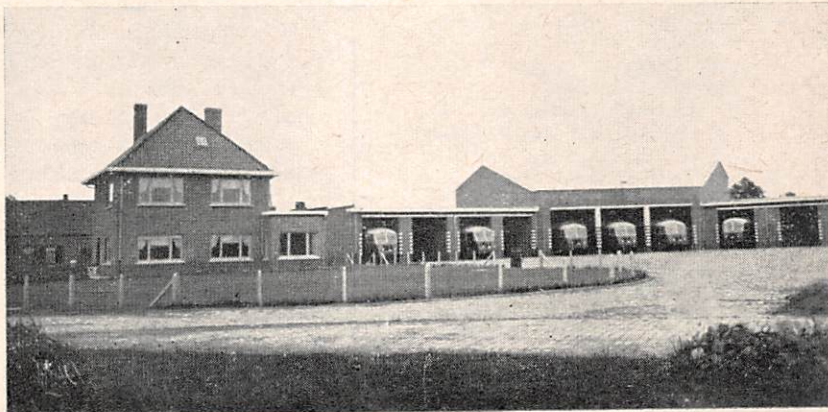
Tessenderlo is gelegen in een uitgestrekt gebied begrensd door Herentals, Mol, Leopoldsburg, Beringen en Diest. De N.M.V.B. heeft er vóór enkele maanden een schoon gebouwen-complex voor autobussen opgericht.

Het middenste gedeelte van de garage krijgt daglicht langs bovenlichten en bevat een werkplaats met twee schouwputten, magazijnen voor wisselstukken, banden, enz. De aangrenzende delen bevatten zes bergplaatsen evenals een schouwput.

Het aardige woonhuis van de stationoverste is voorzien van alle com-

fort. Het aanpalende gebouw bevat het bureel, de wachtzaal en de slaap-

zaal. De plannen werden ontworpen door de diensten van de Directie T.





Debal A.,  
remmer  
42 jaren dienst  
Gr. Vlaanderen

Bartholomeus G.,  
AR. geleider  
45 jaren dienst  
Gr. Vlaanderen

Schoofs E.,  
remmer  
42 jaren dienst  
Gr. Luik-Limb.

Raes A.,  
ploegbaas  
48 jaren dienst  
Gr. Vlaanderen

Candries H.,  
stationchef  
44 jaren dienst  
Gr. Brabant

## Herdenkingsdag te Brussel

Het menselijk geheugen, hoe wonderbaar ook, blijft onvolmaakt; en daarom is ieder jaar een inspanning nodig om ons enkele ogenblikken uit de dagelijkse besommeringen te onttrekken en om in gedachten terug te gaan naar de jaren tijdens dewelke zovelen van onze landgenoten, collega's en familieleden sneuvelden voor de verdediging van onze vrijheden, of van de wereld verdwenen als onschuldige slachtoffers van een onmedogende oorlog.

De N.M.V.B. heeft aan deze plicht voldaan.

Op Donderdag 11 November waren de vaandeldragers van de Vriendenkring van de Weerstanders (Afdeling Brabant) en van «Espoir Vicinal» opgesteld naast het Memoriaal, opgericht ter nagedachtenis van de doden uit beide oorlogen. De heer Hoens,

Directeur-Generaal, omringd door de heer Van Lierde, Directeur van de Exploitatie, de heer Legein, Rechtskundig Adviseur-Diensthofd, en de heer Cuvelier, Gewestelijk Directeur van Brabant, legde een bloemenkrans neer.

Brachten vervolgens hulde aan de afgestorvenen: de heren De Rycke en Vanderbruggen, in naam van de Weerstanders, de heer Van Cam, in naam van «Espoir Vicinal», en twee afgevaardigden van het personeel van stelplaats Diesdelle.

De heren Glibert en Anhes, oudstrijders van 1914-18, gevolgd door de leiders van «Entre-Nous», brachten op hun beurt een bloemenhulde. Evenals vorige jaren waren familieleden van een oorlogsslachtoffer aanwezig.

## Op het Hoofdbestuur

Gedurende het laatste trimester van 1954 hebben de agenten van het Hoofdbestuur achtereenvolgens zien vertrekken: Mevrouw Aerts, opsteller bij het Secretariaat, Meijuffer Baugnée, maatschappelijk assistente, gehecht aan de sector Luik-Luxemburg en de heer Charles Dekegel, Inspecteur bij de Directie der Financies, wel gekend in de Diensten van de Boekhouding van onze Groepen.

De heer Dekegel kwam bij de N.M.V.B. in 1908 en telt dus 46 jaar dienst; hij was het voorwerp van een hartelijk sympathiebetoon op touw gezet door de agenten van de Boekhouding en Statistieken der Exploitatie.

Op 28 November deed Mevr. Volckaerts, gehecht aan het Secretariaat, een zware val. De opgelopen kwetsuren zullen haar verscheidene weken uit ons midden verwijderd houden. Wij wensen haar van harte een spoedig en algeheel herstel.

## TE LUIK

Het personeel van Luik-St-Gille zal met verstomming het onverwacht overlijden vernomen hebben van de heer Merchoul, dienstoverste eerste klasse. Na 48 jaar dienst zou hij op rust gaan, wanneer hij einde November te Brussel het slachtoffer werd van een dodelijk verkeersongeval. De heer Marchoul trad in 1905 te Bressoux in dienst als bediende en werd in 1923 tot dienstoverste bevorderd.

## TE KUREGEM

De afdeling Brabant van de Oudstrijders en Weerstanders van de N.M.V.B. had het personeel van Brussel uitgenodigd een plechtige mis bij te wonen, ter gedenktentis van haar afgestorven leden. De Directie van de Groep Brabant evenals talrijke agenten hadden de oproep beantwoord. Zoals ieder jaar, werd na de dienst het Vaderlands lied gespeeld dat ingetogen aanhoord werd door de aanwezigen.

## SOCIALE KRONIEK.

### VERLOFGELD 1954

De agenten en gewezen agenten welke, in 1953, begunstigd werden met de toelage K.U.B., K.V.I. of K.S.H. en die RECHTSTREEKS de gezinsvergoedingen ontvangen of ontvangen hebben vanwege een compensatiekas en welke de familiale verlofbezoldiging 1954 nog niet zouden ontvangen hebben, worden verzocht op hun (oude) stampplaats een opgave te vragen van hun prestaties bij de N.M.V.B. in 1953.

Zij zullen vervolgens deze opgave overmaken aan de Kas voor gezinsvergoedingen die hen bedient of bediende in 1953, of gedurende een gedeelte van dat dienstjaar; zij zullen preciseren dat zij verlangen de vereffening te bekomen van de familiale verlofbezoldiging welke hun toekomt.

In geval van moeilijkheden mogen de belanghebbenden zich richten tot de Sociale Dienst van de N.M.V.B., Wetenschapstraat, 14, te Brussel, of zich rechtstreeks in verbinding stellen met de maatschappelijke assistente van hun gebied.

## De complementaire remmen op autocars en vrachtwagens

In de loop van het voorbije toeristisch seizoen begon de openbare mening zich ongerust te maken over de menigvuldige ongevallen door autocars veroorzaakt ten gevolge van rembreuk, vooral in de bergen. De laatste maanden melden de dagbladen nog verschillende spectaculaire ongevallen overkomen aan zware rijtuigen en tezelfdertijd verschenen in de dagbladen en in de gespecialiseerde pers meer en meer bijdragen ten gunste van het gebruik van de « complementaire remmen ».

Wij achten het ogenblik geschikt om hierover een uiteenzetting te geven.

Onze technische diensten hebben deze ongevallen niet afgewacht om zich te interesseren aan de « vertrag-rem » of « rem op de motor ». Een zeker aantal autobussen, die dienst doen in de heuvelachtige streken werden sinds enige tijd reeds voorzien van deze inrichting.

Alvorens een mening voorop te zetten over het nut van dit soort remmen, herinneren wij er aan dat onze autobussen een dienstrem bezitten, bediend door een pedaal en werkend op de twee assen.



Een onzer grote bussen  
op de lijn Tongeren-Maaseik.

De ondervinding heeft aangetoond dat hun werking zeer regelmatig is maar, om bij een eventueel defect te kunnen ingrijpen, zijn onze rijtuigen bovendien nog uitgerust met een handrem, die in geval van gevaar kan gebruikt worden.

De snelheidsvermindering door deze rem bekomen is natuurlijk minder dan deze van de dienstrem; zij bereikt nochtans nagenoeg twee meter sec/sec.

De elektrische « vertragers », die wij aangebracht hebben op zekere rijtuigen, die de dienst verzekeren in het Luikse met zijn gekende hellingen, worden vooral aangewend om de dienstrem te ontlasten. Met de slijtage van deze rem te verminderen, verhogen wij onrechtstreeks de veiligheid.

Moeten de complementaire remmen absoluut uitgebreid of veralgemeend worden? Vooraleer hierop te antwoorden, is het van belang de omstandigheden in herinnering te brengen waar in de ongevallen plaats hadden, die deze plotse campagne ten gunste van de complementaire remmen hebben uitgelokt :

1<sup>o</sup> het waren autocars die OP BERGWEGEN reden in de vreemde, waarvoor ze ongetwijfeld niet uitgerust waren en die zeer dikwijls bestuurd werden door CHAUFFEURS, die de STREEK NIET KENDEN ;

2<sup>o</sup> in onze streken waren het autocars die tegen een OVERDREVEN SNELHEID reden ;

3<sup>o</sup> te Brussel was het tweemaal een vrachtwagen met een sleepwagen die een TE GROTE VRACHT vervoerde, en te Parijs dateerde de auto-tractor, waarvan de remmen begaven en die de dood veroorzaakte aan twee personen, van HET JAAR 1919 !

Daartegen mogen wij aanhalen dat het autobuspark van de buurtspoorwegen samengesteld is uit RIJTIJGEN VAN RECENTE DATUM die gewoonlijk op VLAKKE WEGEN rijden en dat de toegelaten SNELHEID BEPERKT is.

In deze omstandigheden kunnen wij verzekeren dat, in de meeste gevallen, de normale remmen waarover het personeel beschikt volledig voldoen om de veiligheid van de reizigers te verzekeren, op voorwaarde dat zij geregeld onderhouden worden. En daar twijfelen wij niet aan.

O. : Hoedat ?

Sp. : Wel ja, ik zie in « Onze Buurtspoorwegen » al een cursus verschijnen van gebruikelijke zinnen omgezei in meerdere talen.

O. : Chic, When do we start ?

Sp. : Bravo. Wanneer we beginnen ? Wel, el proximo mes, Senior.

Een  
wedervaren  
van



## Controleur SPEURNEUS

ONTVANGER : Hewel chef, het is zolang geleden dat wij U nog gezien hebben.

SPEURNEUS : Het is mijn eerste afwezigheid sinds 9 jaar. En dan is er nog een spookauto nodig geweest om mij naar de planken te zenden.

O. : Gelukkig ziet ge er nu goed uit, en daar ge een gedwongen rust hebt gehad weet U zeker veel nieuws te vertellen.

Sp. : Inderdaad, er zijn een hele boel zaken gebeurd op verkeersgebied. Allereerst de verschillende sympathiebetogingen op touw gezet door de N.M.B.S. ter ere van haar oudste abonneuten.

O. : Denkt gij dat wij eveneens reizigers kunnen terugvinden die reeds 63 jaar geabonneerd zijn ?

Sp. : Ik betwijfel dat de archieven van onze Groepen zolang bewaard werden, maar dat neemt niet weg dat het een uitstekende gedachte is en nu dat onze reizigers meer en meer door de publiciteit worden aangezet om zich een eigen vervoermiddel aan te schaffen, verdient het feit van gedurende jaren abonneet te zijn op de tram, en het te blijven, een eresaluut.

O. : Ik heb het spijtig gevonden dat U niet aangeduid werd om de Buurtspoorwegen te vertegenwoordigen bij de inwijding van de luchtvaartverbinding met Australië zoals de toezichter Harnie van de Brusselse Tramwegen.

Sp. : Deze gelukkige collega heeft een prachtige reis gemaakt, maar wat mij het meest getroffen heeft, is dat in deze afvaardiging van Europese vervoerondernemingen, waarvan een gondelier, een metrovoerder, een autobuschauffeur, en nog anderen deel uitmaakten, de Belgische tramwayman zich in zes talen kon uitdrukken en gedurende gans de reis als tolk optrad.

O. : Joden en Russen zijn gekend om de gemakkelijheid waarmee zij vreemde talen aanleren, maar een Belg die zich de moeite getroost heeft de beide landstalen aan te leren is ook al een heel eind op weg.

Sp. : In elk geval moeten wij onze agenten stilaan gaan voorbereiden op de wereldtentoonstelling van 1958.

## De electrificatie van de spoorlijnen Brussel-Aalst en Brussel-Leuven

Wanneer in de pers het geestdriftig relaas verscheen van de inwijding der nieuwe elektrische treinen van de N.M.V.B. op de lijnen Brussel-Aalst en Brussel-Leuven, had men kunnen vrezen dat deze diensten een nadelige invloed zouden uitoefenen op de ontvangsten van onze buurtlijnen die dezelfde verbindingen verzekeren. Maar, na enkele weken, schijnt het dat zich geen enkele merkbare verandering heeft voorgedaan op deze twee belangrijke lijnen van de Groep Brabant.

Vergeeten wij niet, dat de elektrische omnibustreinen op Brussel-Leuven 40 minuten, en deze op Brussel-Aalst 36 minuten nodig hebben om de rit te volbrengen.

Het is troostend vast te stellen dat onze klanten langs deze lijnen en deze, welke aan de rand van deze steden wonen, ons trouw zijn gebleven.

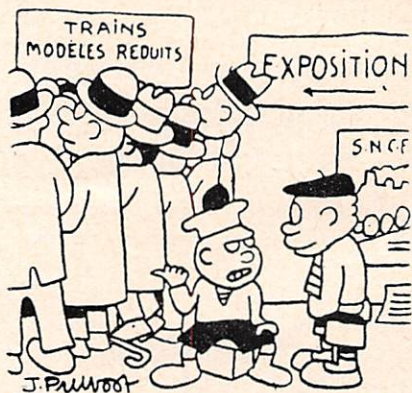
\*  
\*\*

### Een tentoonstelling

Op 2 October 11. werd in een gedeelte van de wachtzaal van het Centraal Station te Brussel het vijfde salon van Miniatuurspoorwegen ingericht door de Belgische Vereniging van de Spoorwegvrienden, geopend.

De N.M.V.B. werd uitgenodigd hieraan deel te nemen samen met verscheidene grote spoorwegmaatschappijen van Europa.

In de zeer aantrekkelijke stand werden o.m. een wielstel van het type «N» en onderdelen van de luchtlijn tentoongesteld. Ook gaven talrijke foto's de evolutie weer van

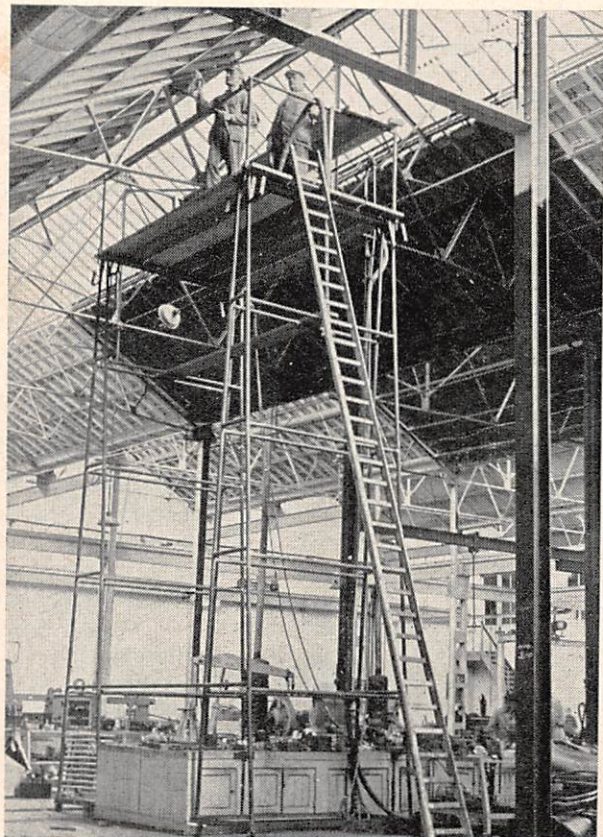
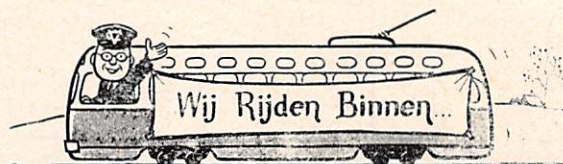


— Al twee uren staat hij daar.  
— Wie?  
— Mijn pa.

## Modernisatie en omvorming van het werkhuis te Kessel-Lo

In het programma voor de verfraaiing van de werkhuisen werd de schildering voorzien van het ijzeren gestel en het dak van de grote hal van het werkhuis. Op onze foto zijn twee werklieden bezig te schilderen met het pistool. Men kan bemerken dat verschillende hoogten moesten bereikt worden. Daarom, en gezien de omvang van het werk en het gevaar voor de schilders, werd in het werkhuis een beweeg-

bare stelling gemaakt uit aaneengelaste buizen, waarvan het bovenste deel hoger of lager kan geplaatst worden volgens de noodwendigheid.



(Foto Gilliams.)

## Lijst der Oprustgestelde Agenten in de Groepen

Maanden October en November 1954

	Jaren dienst	Groep
Van Calster, K., machinist . . . . .	47	Antwerpen
Dierckx, J., stoker . . . . .	35	»
Raes, A., ploegbaas . . . . .	48	Vlaanderen
Van Peteghem, G., baanwerker . . . . .	45	»
Picarelle, A., hoofd-ontvanger . . . . .	45	»
De Bal, A., remmer . . . . .	42	»
De Buck, L.H., ontvanger . . . . .	39	»
Devisscher, O., baanwerker . . . . .	36	»
Loonis, L., opzichter . . . . .	35	»
Algrain, M., wattman . . . . .	35	Henegouwen
Poumay, O., brigadier . . . . .	34	»
Badot, H., baanwerker . . . . .	30	»
Delcuve, E., paswerker . . . . .	28	»
Fayt, H., werkman . . . . .	22	»
Matagna, E., keurwerkman . . . . .	35	Namen-Lux.
Schoofs, E., remmer . . . . .	42	Luik-Limb.
Cloesen, D., baanwerker . . . . .	37	»
Vandeven, A., gesch. werkman . . . . .	35	»
Pirrotte, P., machinist . . . . .	32	»
Pirlot, J.P.V., wattman . . . . .	30	»
De Becker, Ph., hoofd-geleider . . . . .	48	Brabant
Candries, H., stationchef . . . . .	44	»
Van Hoof, K., wattman . . . . .	42	»
Van Nieuvenhuyzen, G., ontvanger . . . . .	41	»
Vandepoel, J., baanwerker . . . . .	34	»
Vertongen, E., machinist . . . . .	34	»
Van Hoyweghen, L., wattman . . . . .	32	»
Leveque, A., brigadier . . . . .	26	»

# HET AFNEMEN van het betenvervoer

Op het einde van de Herfst hebben wij, langs de buurtlijnen die de vruchtbare betenstreken doorkruisen voortekenen gezien van een naderend einde van het betenvervoer per buurtspoor.

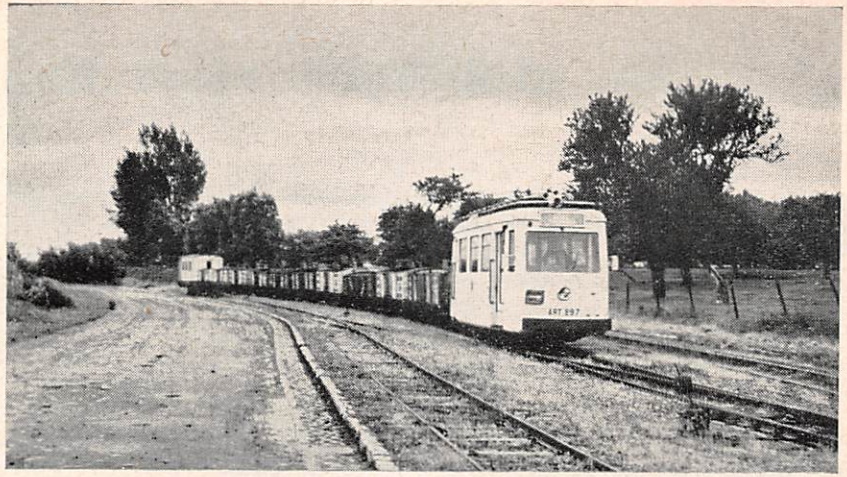
Tot verleden jaar konden volgens de statistieken nog illusies gekoesterd worden. In 1951 vervoerden wij in het totaal nog 31.800 wagens beten en in 1952, 31.600, wat praktisch geen vermindering was; maar in 1953 daarentegen glijden wij af tot 29.000 wagens om in 1954, na enkele weken vervoer, plots te dalen tot 19.429 wagens.

De toestand is ongelukkig onherstelbaar, te meer daar de oorzaken menigvuldig zijn.

Verleden jaar reeds, ten gevolge van een neiging tot overproductie van suiker in de wereld, hadden de kopers aan de voortbrengers het leveringscontingent opgelegd, t.w. dat zij een vastgestelde tonnemaat moesten leveren aan een vastgestelde prijs; niettemin hebben zekere suikerfabrieken de overtollige hoeveelheden nog opgekocht aan een lagere prijs. Maar het schijnt dat dit jaar de suikerfabrieken een kleinere tonnemaat zullen verwerken dan vroeger. Zeker, deze gewilde vermindering van de productie heeft een zekere invloed op de vraag naar wagens, maar er is een ander verschijnsel waarvan de weerslag veel erger is, de concentratie nl., in een kleiner getal maar met grotere capaciteit, van de fabrieken die de suikerbieten verwerken. Alzo werden dit jaar meerdere fabrieken uitgeschakeld.

Een andere oorzaak, die we verduidelijken door een voorbeeld. De fabriek van Borgworm heeft ultra-moderne installaties in gebruik genomen met een dagelijkse capaciteit van 2.000 ton; deze nieuwe fabriek werkt nog maar op halve kracht. Welnu, Borgworm wordt van dit jaar af niet meer bevoorrad door de buurtspoorwegen. De nieuwe installatie werd opgevat en verwezenlijkt zonder dat een verbinding met het buurtspoor is voorzien.

Een typisch geval is dat van de Groep van de Beide Vlaanderen waar in 1952 nog 1.400 wagens werden vervoerd langs Veurne en Warcoing en door overlading op het groot spoor. Het jaar daarop vermeldde men nog slechts 607 wagens, en dit jaar, gedurende de twee seizoenmaanden, heeft men 400 wagens vervoerd.



Een tractorauto brengt de ledige wagens aan. (Foto Bazin.)

En zo over gans het net, alhoewel de Groep Namen nog een goed rendement heeft gekend. De Groep Brabant leverde dagelijks een 100-tal wagens aan Tienen, maar de vermindering in deze Groep zal nochtans ongeveer 30 t.h. bedragen vergeleken bij verleden jaar, toen wij buiten onze tractoren nog een stoommachine in dienst hadden te Geldenaken en te Overhespen.

Tijdens een rondrit in de bietenstreek hoorden wij allerlei tegenstrijdige berichten. Een chef citeerde de namen van landbouwers die opnieuw hun toevlucht genomen hadden tot de tram, wegens het onregelmatig vervoer door de camions en doordat zekere kleine vervoerders het vervoer hadden opgegeven, misnoegd wegens het lang wachten dat niet werd vergoed; een

andere stationoverste, die de goede jaren van vóór de oorlog heeft gekend, zegde ons echter op ontgoochelde toon: « over twee jaar spreekt men er niet meer over ».

Te Brussel weergekeerd hebben wij ons naar het bureel van de statistieken begeven en, wanneer men ons de cijfers van de wekelijkse statistieken mededeelde, volstond dit om ons volledig te overtuigen.

Wij moeten er ons bij neerleggen; dit jaar zal de vervoerde tonnemaat 50 t.h. minder zijn dan deze van verleden jaar, die reeds 30 t.h. lager was dan die van 1952. Alzo zullen wij eerlang waarschijnlijk een bladzijde om draaien van de geschiedenis van de buurtspoorwegen die echter in het geheugen van honderden agenten en oprustgestelden zal blijven voortleven.

## Een niet alledaags Eeuwfeest

Brooklyn, de volkrijke voorstad van New-York vierde dit jaar de 100<sup>e</sup> verjaardag van de exploitatie van een tramlijn.

Het is een record dat door geen enkele Europese of Amerikaanse stad kan gebroken worden, met uitzondering van Nieuw-Orleans.

De eerste paardentramlijn te Brooklyn werd geopend op 3 Juli 1854. Men zou kunnen denken dat het ging om een soort « wegomnibus », maar het tijdschrift, waaraan wij deze inlichtingen ontlenu, neemt hieromtrent alle twijfel weg waar het melding maakt van de zes maanden te voren gestichte « The Brooklyn City Railroad », waaruit blijkt dat werkelijk spoorstaven werden gebruikt.

Vóór twintig jaar, na een zeer bewogen bestaan, ontving het net van Brooklyn het eerste prototype — de 5300 — van de motorrijtuigen door Pullman gebouwd volgens de aanbevelingen van de Conferentie van Voorzitters van Tram-maatschappijen en gekend onder de benaming « P.C.C. cars ».

Twee jaar later, in 1936, waren een 100-tal P.C.C.-rijtuigen in dienst te Brooklyn.

Op het ogenblik bestaan in deze stad nog slechts 3 tramlijnen, één stelplaats en 120 elektrische motorrijtuigen; alle andere diensten worden geëxploiteerd door autobussen met eenmansbediening.

# De gloeilamp viert haar 75 jaar

**D**E gloeilamp, zoals wij ze heden ten dage onder hare populaire vorm kennen, is op 21 October 1879 geboren. Het is op deze dag, dat de Amerikaanse uitvinder Thomas Alva Edison, na ontelbare mislukkingen, zijn eerste overwinning oogstte. Hij gelukte er namelijk in, dank zij een elektrische stroom, gedurende 45 uren, een kooldraad in een glazen ballon gloeiend en dus lichtend te houden.

## DE OORSPRONG.

In werkelijkheid werden vroeg reeds opzoekingen gedaan inzake het gebruik van electriciteit als mogelijke bron voor verlichting. Sinds 1800 bedacht de Engelse scheikundige Davy, vooral beroemd door zijn uitvinding van de veiligheidslamp voor mijnwerkers, de elektrische lichtboog. In 1879 echter werd deze slechts voor de verlichting van enkele openbare wegen te Parijs en van enkele fabrieken in de Verenigde Staten en in Duitsland gebruikt. Voor verlichting in de huiskamer was de lichtboog echter ten enenmale ongeschikt, zowel door de grote lichtsterkte en de daarmee gepaard gaande grote warmteontwikkeling als door haar gecompliceerdheid en ongemakken bij het gebruik.

Anderzijds wist men, sinds het begin der XIX<sup>e</sup> eeuw, DAT EEN ELECTRISCHE STROOM EEN METALEN DRAAD TOT GLOEIEN KON BRENGEN EN HEM ALDUS LICHTEND MAKEN. Van een voor de praktijk bruikbare gloeilamp was echter nog lang geen sprake. De hele kwestie kwam er op neer een draad te vinden, die niet duur was — bij de eerste proefnemingen gebruikte men platina — en, die aan de door de stroom veroorzaakte hoge temperatuur kon weerstaan.

Blijkbaar stelde het vraagstuk te dien tijde onoverwinnelijke moeilijkheden. Edison zelf, die in 1878 de kwestie in handen nam (hij was toen 31 jaar) ging tot duizenden proeven over vooraleer het hoger vermeld resultaat te bekomen. Al mocht een weerstand van 45 uur reeds als een succes worden beschouwd, toch was dit lang niet voldoende voor het te bereiken doel. Om werkelijk nuttig te zijn, en zich voor het gebruik te verspreiden moest de elektrische lamp niet uren, maar dagen kunnen branden. Uit alle delen der wereld liet Edison verschillende vezelsoorten komen om te onderzoeken hoe deze zich als gloeidraad zouden gedragen. Een bepaalde bamboevezel uit Japan bleek nog het allerbest te voldoen.

## EEN PRACHTIG SCHOUWSEL.

Op 31 December van datzelfde jaar 1879 inviteerde Edison het gemeentebestuur en ruim 3000 bezoekers in de tuin van zijn Menlo Park te New Jersey, om hen het sprookje van de elektrische gloeilamp te doen beleven. Toen 's avonds de honderden lampjes, die hij tussen de bomen had laten ophangen plotseling werden ontstoken en hun stralend licht, dat bovendien nog door de sneeuw op de grond werd teruggekaatst, verspreidden, werd een fantastische en feeëriek aanblik geboden, waar iedereen ten zeerste van onder de indruk geraakte. Om hiervan een idee te hebben is het trouwens voldoende zich te herinneren, dat te dien tijde de lichtbron die aan de spits van de vooruitgang stond en nog een grote luxe betekende, de beruchte gasvlam was.

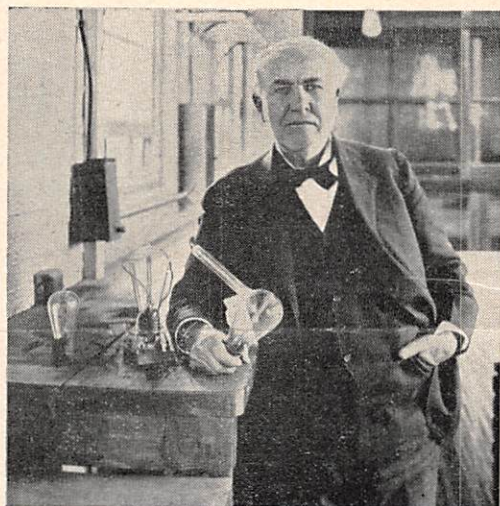
Nu moet men niet denken, dat na deze successen de elektrische gloeilamp onmiddellijk haar zegetocht door de wereld kon beginnen. Want daarvoor moest nog een hele reeks bijhorigheden gebouwd en verspreid worden.

De gasverlichting verspreidde zich verder en het verschijnen, in 1893, van de gasgloeikous, die er aanmerkelijk de kwaliteit en het rendement van verhoogde, verschafte haar een populariteit, die men als definitief zou hebben kunnen beschouwd.

Ondanks deze ongunstige omstandigheden verloren de fabrikanten van elektrische lampen in Europa de moed niet. Een groot deel van hun activiteit werd aan de studie en aan de proeven gewijd, en uit deze eerste aan de opzoekingen gegeven impuls werden later de wereldbekende Philips Laboratoria geboren.

## DE EVOLUTIE VAN DE ELECTRISCHE LAMP.

In 1898 vervaardigde Omer von Welsbach, die de gasgloeikous had uitgevonden, een gloeidraad van het metaal osmium, waardoor het nuttig effect van de gloeilamp aanmerkelijk werd vergroot.



Thomas Alva EDISON.

In 1902 werd de eerste gloeidraad van tantalium gemaakt en in 1904 van wolfram, metaal, dat heden nog wordt gebruikt.

In 1912 volgde opnieuw een zeer belangrijke en principiële verbetering. De Amerikaanse natuurkundige Langmuir, die 20 jaar later de Nobelprijs voor natuurkunde in ontvangst mocht nemen, vond toen, dat het nuttig effect van de gloeilamp opnieuw aanmerkelijk verbeterd kon worden, indien men de lamp met een gas vulde waarin de draad niet kon verbranden.

Ook 1933 is nog een belangrijke datum. Inderdaad was de firma Philips dan de eerste, die de gloeilamp met dubbel gespiraleerde draad fabriceerde. Sindsdien werden voortdurend verbeteringen in de gloeilamp aangebracht om deze zo goed mogelijk aan haar doel te doen beantwoorden. Deze ontwikkeling blijft echter een voortbouwen op het principe, dat reeds in de jaren 1910-1912 ontstond.

De gasontladingslampen waarvan de populariteit veel jonger is en die natrium-, kwik- en fluorescentielampen bevatten, gaan van een heel ander principe uit. Hier wordt het licht niet verwekt door een gloeiende draad, doch DOOR

UITSTRALING VAN GAS ONDER INVLOED VAN EEN ELECTRICHE ONTLADING. Zij hebben een veel groter rendement dan gloeilampen. Vandaar hun succes. Onder hen is de TL-fluorescentiebuis ons, vanwege haar bijzondere hoedanigheden, waardoor zij voor binnenverlichting geschikt is, het meest bekend. Zij geniet trouwens van een verdiende voorkeur. Doch de gloeilamp werd door haar niet onttroond. De opgedane ervaringen voor wat betreft de fluorescentiebuis hebben bewezen, dat deze laatste niet onverschillig voor alle gebruiken in aanmerking komen. In vele gevallen nog is het de gloeilamp, die de voorkeur heeft. Men heeft

trouwens kunnen vaststellen, dat in een midden waar de fluorescentieverlichting overheersend is, een weinig gloeilicht de atmosfeer aantrekkelijker maakt. Indien de fluorescentielamp ten slotte, ingevolge haar buisvorm, alle schaduw uitsluit, dan vermindert zij sterk alle reliëf, wat niet altijd te wensen is.

Men mag van oordeel zijn, dat de fluorescentielamp nog een prachtige toekomst tegemoet gaat. Maar zij zal waarschijnlijk nooit de goede oude gloeilamp, die nu haar 75 jaar viert, verdringen.

(Naar een door firma Philips opgemaakte documentatie.)

# VEILIGHEID EN GEZONDHEID

Uitslag van de wedstrijd op 31 October 1954

Commentaar

Equipe N° Ploeg Nr	Anvers Antwerpen	Flandres Vlaanderen	Hainaut Henegouwen	Namur-Lux. Namen-Lux.	Liège Luik	Brabant	Limbourg Limburg
1	8 9	1 118	12 31	3 41	8 25	5 114	0 325
2	1 39	1 284	0 370	3 270	3 284	3 59	5 75
3	2 48	1 1	10 19	4 92	2 173		5 2
4	2 74	0 412	3 67	8 118	2 46	4 121	0 382
5	3 37	0 441	5 16	8 89	1 90	4 193	
6	3 54		1 265	4 79	2 40	0 311	
7	6 87	2 277	5 42		10 12	4 36	
8			2 166		5 44	0 669	
9			3 177		9 55	7 139	
10	5 88		9 95			2 6	
11	3 131		9 6			2 225	
12	4 27		4 39			11 88	
13			9 1			14 48	
14			5 9			14 1	
15			7 20			1 123	
16			12 27			7 34	
17			1 306			2 83	
18			8 1			1 20	
19						7 85	
20							
21			8 59				
Nombre d'accidents Aantal ongevallen	37	5	113	29	42	96	10

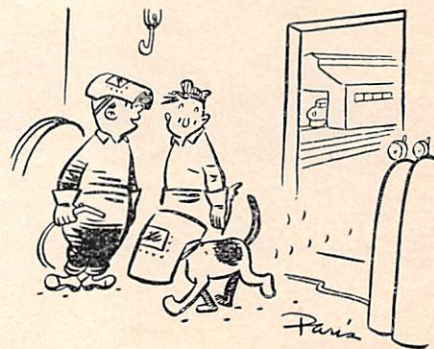
Wanneer U dit informatieblad ontvangt loopt het jaar ten einde en zal de teeling geworpen zijn voor de toekenning van de beker en de premies voor de beste percentages van frequentie.

Maar de « doorlopende » wedstrijd, waarvan wij hiernaast de resultaten op 31 October geven, gaat steeds verder. Proficiat aan de zeven ploegen uit verschillende groepen die stand houden zonder ongeval.

Maar in dit nummer, gewijd aan Charleroi, houden wij er aan de mooie prestatie te onderlijnen van de BEWEGING VAN CHARLEROI DIE MEER DAN EEN JAAR HEEFT VOLGEHouden ZONDER ONGEVAL.

De ploeg n° 17 van Henegouwen (Beweging Bergen), die na slechtis één ongeval te hebben opgelopen, het reeds terug tot 306 dagen heeft gebracht, dient eveneens te worden gefeliciteerd.

GEBRUIKT DE VOORZORGSMAATREGELEN, DIE TE UWER BESCHIKING STAAN OM DE RESULTATEN VAN UW PLOEG TE VERBETEREN.



— Gisteren verbrandde hij zijn neus.  
(Illinois Central Magazine.)

# Sint-Niklaasfeest 1954, te Gent

Op 5 December werd voor de kinderen van de agenten der stelplaatsen van Oost-Vlaanderen (Hamme en Sint-Niklaas uitgezonderd, die een afzonderlijk feest geven) een Sint-Niklaasfeest ingericht, dat buitengewoon geslaagd mag genoemd worden, zowel wat omvang, luister en vreugde betreft.

De inrichters hadden het genoeg, in de mooie en grote feestzaal van het gemeentehuis van Ledeberg, de aanwezigheid te mogen begroeten van de h. Cosyns, Hoofdingenieur-Groepshoofd, de juffrouwen Jacobs, dochters van onze Ere-Directeur en Ere-Voorzitter van het feest, die ongelukkig wegens ongesteldheid zelf niet kon aanwezig zijn, de hh. Dienstoversten, Mevrouw de Maatschappelijk Assistentie, de heren bedienden, en ruim 600 agenten en familieleden van het personeel. Voorwaar een succes!

De aanwezigen ontvingen gratis een prachtig program-maboekje, verlicht door menigvuldige en suggestieve zichten geleend door « Onze Buurtspoorwegen ».

Met een liedje, werd de aankomst van Sint-Niklaas begroet. Deze zorgde voor de uitdeling van mooie geschenken en snoeperij aan 205 kinderen van ons personeel.

Het gezelschap « De Zonnekloppers » van Gent onder leiding van Gust Lajoie en Bert Vandersteene, zorgde voor het artistiek gedeelte van het feest. Laatstgenoemden hebben ongekunsteld de gemoederen tot lachen aangezet met hun talrijke fratsen en schetsen.

Het feest werd besloten met een tombola, begiftigd met 120 kostbare, schone en nuttige prijzen, waaronder een radio, model 1955, de hoofdprijs was. De gelukkige winnaar is de h. Hoedemaekers Chr., ontvanger van de stelplaats te Destelbergen, die wij van harte feliciteren.

De vorige avond had St-Niklaas, vergezeld van Zwarte Piet, enkele huisbezoeken gedaan. Het was waarlijk aandoenlijk die onschuldige kindergezichten rond hem te zien en de kleintjes angstvallig te horen antwoorden op de vragen die



BOVEN: Zo bracht de goede Sint, in vele huizen, vreugde in de kinderharten.

ONDER: Er was stemming in de zaal.

de goede Sint in zijn groot-boek van de hemel opgetekend had.

Waarlijk een goeie dag voor iedereen, die laat het ons hopen 't naaste jaar, tiende verjaardag van ons feest, met nog meer luister zal gevierd worden.

Het feestcomité bedankt langs deze weg al de weldoeners, aan wie het grootste deel van het wellukken van het feest mag toegeschreven worden.

## Dubout, een groot « spoorweg-artist »

Een nieuwe uitvinding, die de vorige eeuw door vele eerbiedwaardige personen als duivels werd beschouwd, kende echter bij de menigte een

buitengewoon succes. Wij bedoelen hier de spoorwegen.

In Frankrijk, waar de geestigheid nooit haar rechten verliest, was het nieuwe vervoermiddel een dankbaar

onderwerp voor de dagbladschrijvers, en beroemde tekenaars zoals Daumier en Gavarni wekten de lachlust van de menigte op met het schetsen van komische toestanden en taferelen.

Op het ogenblik is er in Frankrijk een tekenaar die een grote liefde behouden heeft voor de stoomlocomotief. Het is DUBOUT. Hij is de ontwerper van tekeningen met 5 à 600 personages. Men heeft de indruk dat hij dagen werk heeft aan één enkele tekening, zo ver drijft hij door in het weergeven van de kleinste bijzonderheden.

Deze kunstenaar, uit het Zuiden van Frankrijk en die te Parijs werkt, is gekend in gans de wereld en wordt meer gekopieerd en nagebootst dan de beroemdste schilders.

Wij geven hier een staaltje weer van zijn talent. Men kan er tientallen leuke details in aan stippen. Om te beginnen de petieterige loco waarvan de reuzeschouw de roetzwarte rook langs alle kanten uitspuwt en waarvan de remschoen... een schoen is.

Verder, in de scheef en schotse wagens een opgepakt hoopje mensen, die maar één ding verlangen,

(Vervolg op blz. 15.)



— Waar wacht men op?  
— Tot de trein vol is!

# Onze nieuwe autobuslijnen

## GROEP VLAANDEREN.

◆ De dienst Moeskroen - Menen, die praktisch de Franse grens volgt, en die geëxploiteerd werd door elektrische rijtuigen is sedert 26 October verzekerd met autobussen. Vier autobussen met grote vervoercapaciteit werden ingezet en onze Groep van de Vlaanderen heeft een dubbele slag thuis gehaald daar zij ook een stadsdienst verzekert in de stad Moeskroen, tussen Moeskroen en La Planche en Moeskroen en Montaleux.

◆ Op 6 September werd de uitbreiding toegestaan van onze autobusdienst Oostende-Veurne-De Panne geëxploiteerd door de M.E.B.O.B.B.; het betreft hier de verbinding De Panne-Adinkerke. Op dezelfde datum werd de elektrische lijn Veurne-De Panne definitief afgeschaft en vervangen door de bestaande autobuslijn Oostende-Veurne-De Panne.

◆ Op de lijn Gent-Geraardsbergen werd de aanvullende autobusdienst Gent-Zwijnaarde verlengd tot St-Lievens-Houtem; de spoorautodienst zal tot nader bericht blijven bestaan tussen St-Lievens-Houtem en Geraardsbergen.

◆ De openbare autobusdienst Tielt-Ruiselede-Nevele werd verlengd tot Aalter.

## GROEP NAMEN-LUXEMBURG.

◆ Sinds 6 September exploiteert onze Groep van Namen de openbare vervangingsautobusdienst Marche-Amber-

(Vervolg van blz. 14.)

zo rap mogelijk ter bestemming te zijn en van dit verlangen brullend uiting geven. Hier een kop door het dak, daar een voet door de vloer en verder nog een vuist door de wand. Uit de eerste wagen valt een baby en een zuigfles uit de armen van de vader, wiens manchét boven op de jas geschoven is.

In de laatste wagen kan een verwoed hengelaar niet langer weerstaan aan de behoefte om met zijn geliefkoosde sport een aanvang te maken.

't Is één doorenstrengeling van armen en benen, één openhoping van neuzen en baarden, een museum van alle modellen van hoeden en brillen.

En daartegenover staat onverstoord en zelfbewust, maar... met de bretel slingerend onder de jas, de stationchef.

Zo is de kunst van Dubout: leutig en potsierlijk in een overvloed van details.

loup-Bastenaken. Op het ogenblik wordt de lijn Marloie-Aarlen nog slechts op het baanvak Bastenaken-Martelange door spoortauto's bediend.

◆ De openbare autobusdienst Luik-Manhay werd omgeleid langs Harre zodat de totale lengte van de lijn thans 67 km. bedraagt.

◆ Een eigenaardige nieuwigheid, het vermelden waard, is dat het gemeentebestuur van Nassogne voor onze rekening de openbare autobusdienst Marche-Harsin-Nassogne exploiteert in uitbreiding van onze dienst Marche-Harsin-Bastenaken.

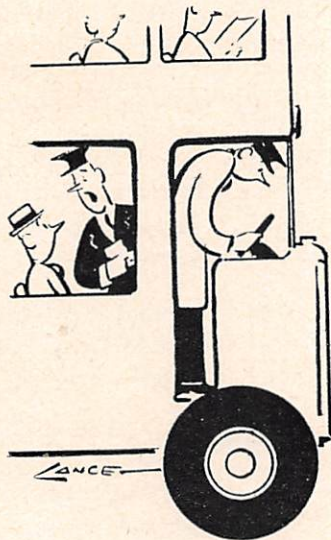
◆ Het eindpunt van de autobuslijn Namen-Profondeville werd verlegd naar het rondpunt van de rue Jaumain, te Profondeville.

◆ Een openbare autobusdienst werd ingelegd tussen Namen (Herbatte) en Namen (Militair Hospitaal).

## GROEP LUIK-LIMBURG.

◆ Sedert 1 September exploiteren wij de autobuslijn Luik-Bierset-Stockay-St-Georges.

◆ Zoals wij reeds aankondigden werd toelating verleend om de lijn Tongeren-Maaseik met autobussen te exploiteren.



— Hij kan het zich niet anders wenen :  
tweintig jaar lang bestuurde hij trams...  
(London Transport Board.)

## GROEP HENEGOUWEN.

◆ Op 1 Augustus werden autobussen in dienst gesteld op de lijn St-Ghislain-Lens-Edingen. De dienst op deze lijn gebeurde tot nog toe met spoortauto's.

◆ Sedert 9 Augustus werd de spoor- dienst op de buurtlijnen Doornik-Aat, Aat-Vloesberg en Aat-Mainvault-Que- vacuamps vervangen door een auto- busdienst. Dit geheel van spoorlijnen was sedert lang bedreigd daar over- dag het reizigersvervoer zeer miniem was; 's morgens en 's avonds daaren- tegen bleef het vervoer van schoolkin- deren en werklieden zeer belangrijk. Met uitzondering van het beten- en pulpvervoer is het goederenvervoer eveneens achteruit gegaan; de spoor- installaties zullen afgebroken worden maar de sporen zullen voorlopig be- houden blijven op de baanvakken Vil- lers-Saint-Amand (Coucou) - Frasn- es-lez-Buissenal en Frasn- es-lez-Buissenal- Doornik.

◆ Het stadsbestuur van Bergen vroeg dat een stadsautobusdienst zou inge- richt worden tussen het station van Bergen, de Grote Markt en de gemeen- te Hyon, die gespeend is van iedere rechtstreekse verbinding met de stad. Deze lusvormige dienst, verzekerd door eenmansbediening, werd onlangs ingewijd.

◆ Onze Directie van Henegouwen heeft sinds 2 September 1954 toelating verkregen om twee speciale markt- autobusdiensten te exploiteren tussen Doornik-Fontenay-Antoing en tussen St-Ghislain-Hautrage-Boussu.

◆ De N.M.V.B., Groep Henegouwen, verzekert twee reizen van de dienst Pe- ruwelz-Quévrain voor rekening van de N.M.B.S.

◆ Te Doornik werd de lus Kain-Stads- centrum uitgebreid met de wijken « l'Alouette » en « Vert Lion ».

## GROEP BRABANT.

◆ Sedert 3 October werd een vervan- gingsautobusdienst ingericht op de lijn Tienen-St-Truiden.

◆ Op dezelfde datum werd in de stad Tienen een stadsdienst ingehuldigd tussen het station en de kerk van Grimde.

◆ Te Leuven werd een uitbreiding (670 m.) toegestaan van de autobus- lijn n° 1 Kessel-Lo-Heverlee.

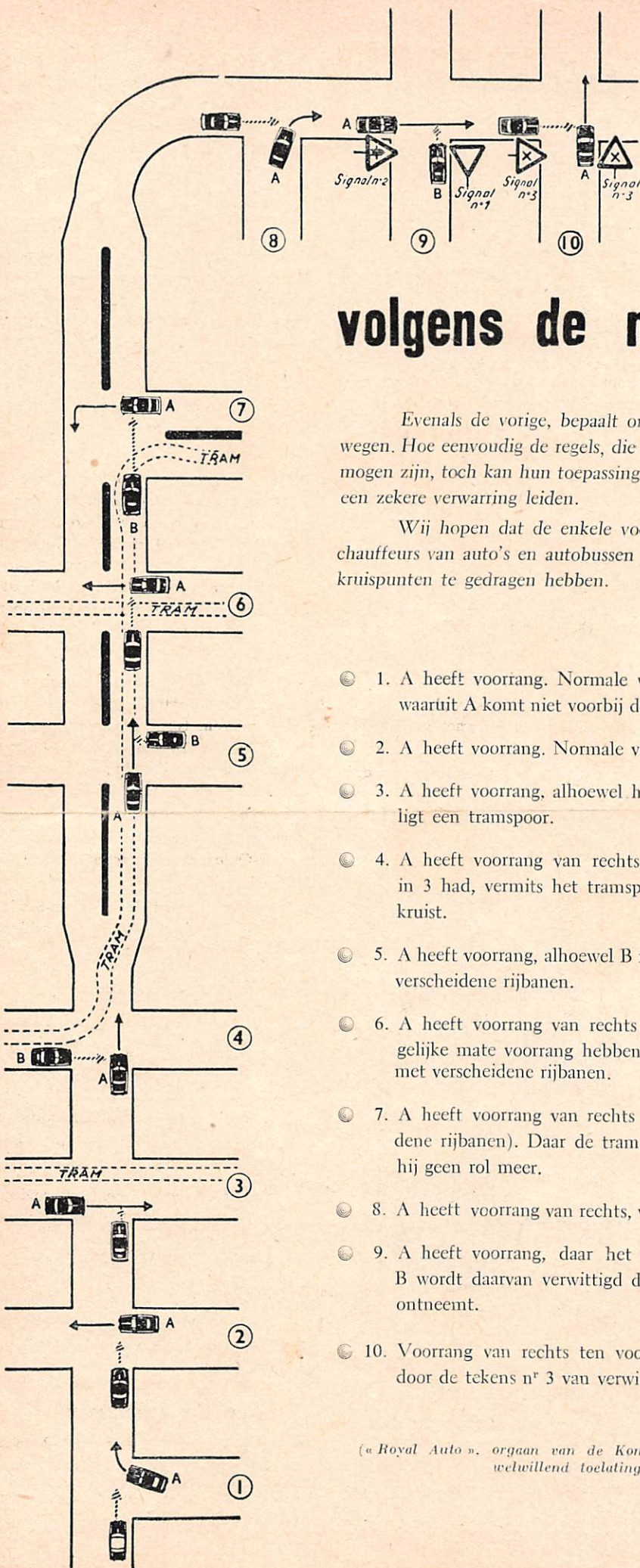
◆ De lijn n° 5 Korbeek-Lo (Bretoense Hoeve)-Heverlee (Abdij van Park) werd verlengd tot aan de Kazerne van Heverlee (1.200 m.). De stadsautobus- diensten van Leuven strekken zich uit over 42 km.

## GROEP ANTWERPEN.

◆ De autobuslijn Elzenstraat - Meche- len (station)-Muizen (Veldstraat) werd verlengd tot Muizen (Dorp).

# Verkeers- voorrang

## volgens de nieuwe wegcode



Evenals de vorige, bepaalt onze huidige Wegcode een hiërarchie van de wegen. Hoe eenvoudig de regels, die de voorrang verlenen op de kruispunten, ook mogen zijn, toch kan hun toepassing, in sommige gevallen, bij de bestuurders tot een zekere verwarring leiden.

Wij hopen dat de enkele voorbeelden, die wij hier weergeven, het onze chauffeurs van auto's en autobussen duidelijk zullen maken hoe zij zich op de kruispunten te gedragen hebben.

- 1. A heeft voorrang. Normale voorrang van rechts. Het feit, dat de straat waaruit A komt niet voorbij de aansluiting doorloopt, speelt geen rol meer.
- 2. A heeft voorrang. Normale voorrang van rechts.
- 3. A heeft voorrang, alhoewel hij van links komt. In de weg, die hij volgt, ligt een tramspoor.
- 4. A heeft voorrang van rechts. B heeft niet langer de voorrang, die hij in 3 had, vermits het tramspoor de zijweg niet over geheel zijn breedte kruist.
- 5. A heeft voorrang, alhoewel B rechts van hem komt : hij volgt een weg met verscheidene rijbanen.
- 6. A heeft voorrang van rechts : de beide voertuigen volgen wegen die in gelijke mate voorrang hebben, zijnde wegen waarin tramspooren liggen of met verscheidene rijbanen.
- 7. A heeft voorrang van rechts (samenlopen van twee wegen met verscheidene rijbanen). Daar de tram geen enkele der beide wegen kruist, speelt hij geen rol meer.
- 8. A heeft voorrang van rechts, wegens het ontbreken van enig verkeersteken.
- 9. A heeft voorrang, daar het teken n° 2 hem deze voorrang verleent. B wordt daarvan verwittigd door het teken n° 1, dat hem elke voorrang ontnemt.
- 10. Voorrang van rechts ten voordele van A. Beide bestuurders worden er door de tekens n° 3 van verwittigd.

(« Royal Auto », orgaan van de Koninklijke Automobiel Club van België, gaf ons welwillend toelating deze bladzijde over te drukken.)