

**ONZE**

**BUURTSPORWEGEN**



Gent — Monumentenrij.

(Foto Dédé — C.G.F.)

# Gent.

## stad van kunst, handel en nijverheid

### Wandeling door het oude Gent

Wanneer wij het St-Baafsplein als vertrekpunt nemen, staan wij al dadelijk tegenover de St-Baafskathedraal, een waar museum van beeldhouwwerk, houtsnijwerk, smeedwerk en van schilderijen, waaronder het wereldberoemde veelluik der Gebroeders Van Eyck «De Aanbidding van het Lam Gods» (1432). Aan de andere zijde van het plein staat het Belfort met de

Lakenhalle. Het Belfortmuseum bevat benevens een verzameling oude klokken, de volledige iconografie van het belfort.

Steken wij nu het E. Braunplein over naar de St-Niklaaskerk. De oudste gedeelten dateren uit het begin van de XIII<sup>e</sup> eeuw en meer dan welke andere kerk van Gent is zij vergroeid

O Gent, volschone stede,  
Zo machtig door uw koen geslacht,  
Gij hou en trouw aan 't vaderland,  
Reik aan het ganse land de hand.  
EM. HIEL.

met het leven en de geschiedenis van de stad.

Na de rondgang begeben wij ons op de St-Michielsbrug en draaien ons even om, om te genieten van een onvergetelijk zicht. Vóór ons de torenrij (St-Niklaas, Eelfort en St-Baafs), links de gildenhuisen op de Graslei en de Kraanlei met in de achtergrond het Gravensteen.

Wij keren terug en dalen af naar de Graslei, stappen over de brug en slaan de Jan Breydelstraat in. Wij draaien rechts af en over de brug van de Lieve komen wij op het St-Veerleplein met het Gravensteen.

Op de grondvesten van de eerste burcht uit de X<sup>e</sup> eeuw werd in 1180 het huidige Gravensteen gebouwd. De grote zalen, de kelderingen, het museum van foltertuigen maken van de oude burcht een der bijzonderste merkwaardigheden van het land.

Wij volgen de Leie langs de Kraanlei en, rechts over de Zuivelbrug, staat «Dulle Griet», het groot kanon wegende 16.000 kg.

Zo komen wij op de Vrijdagmarkt, het forum van Gent in de middeleeuwen. In het midden van het plein staat het standbeeld van Jacob van Artevelde, de «Wijze Man van Gent». Op het einde van de Kammerstraat slaan wij rechts af en de Borluutstraat brengt ons spoedig aan het stadhuis. Het is gevormd uit een groot rechthoekig complex, deels in Gotische, deels in Renaissancestijl opgericht. Wij maken nog een kleine omweg langs de Nederkouter en de Biezekapelstraat, met enkele typische oude huisgevels, en bereiken opnieuw het St-Baafsplein.

Deze wandeling geeft enkel een beknopt beeld van de bijzonderste merkwaardigheden. Indien U over voldoende tijd beschikt, moogt U ook niet nalaten een bezoek te brengen aan het Bijlokemuseum, gevestigd in het mooi decorum van een oude abdij, met o.m. wedersamenstellingen van Gentse interieurs uit de XVII<sup>e</sup> en XVIII<sup>e</sup> eeuwen, zalen gewijd aan de ambachten en de wapengilden. Ook nog aan het hotel d'Hane-Steenhuysse, prachtig voorbeeld van de particuliere bouwkunst in de XVIII<sup>e</sup> eeuw, waarin Lodewijk XVIII van 30 Maart tot 22 Juni 1815 zijn intrek nam toen hij gedurende de «honderd dagen» op de vlucht was voor Napoleon.

### Beknopt historisch overzicht

REEDS in de VII<sup>e</sup> eeuw wordt van Gent gewag gemaakt. De oudste nederzetting zou GANDA geheeten hebben, wat van Keltische oorsprong is en «monding» betekent. De H. Amandus, Vlaanderens Apostel, stichtte er de kloosters van St-Peters op de B. andijnberg en van St-Baafs in de benedenstad.

In 1180 werd Gent de hoofdstad van Vlaanderen. Drie eeuwen later was zij groter en dichter bevolkt dan Parijs. De laken- en linnennijverheid hadden er zich gevestigd en de zeeschepen voeren in haar haven binnen.

Gent was in de XIV<sup>e</sup> en XV<sup>e</sup> eeuw een der voornaamste steden van het toenmalige Europa. En zo machtig was er de burgerij, verenigd in sterke gilden, dat zij zich eeuwenlang, met de wapens in de vuist verzette tegen de door Frankrijk gesteunde graven, die meer dan eens de rechten der poorters bedreigden.

De namen der Artevelde's zijn onafscheidelijk verbonden met de democratische XIV<sup>e</sup> eeuw, één der roemrijkste periodes uit de Gentse geschiedenis. Het eerste Stadhuis, het Belfort, symbool der gemeentelijke vrijheid, worden gebouwd. Klokke Roeland wordt in 1314 opgehangen. De begijnhoven, deze typische uiting van Vlaamse vroomheid, worden opgericht.

De Bourgondische periode van de XV<sup>e</sup> eeuw is gekenmerkt door een rijke cultuur en een ontplooiing der kunsten. Vermeëden wij onder de schilders de bedrijvigheid van Justus van Gent en vooral der Van Eyck's die te Gent het meesterstuk, het veelluik der «Aanbidding van het Lam Gods» tot stand brachten (1432).

In de eerste helft van de XVI<sup>e</sup> eeuw brak andermaal een opstand uit tegen de landvoogdes Maria van Hongarije en niemand minder dan Keizer Karel V kwam uit Spanje naar zijn geboortestad terug om er de rebellie te keren. In de periode der godsdien-

stige beroerten valt aan te stippen de ondertekening op het Stadhuis te Gent van de Pacificatie van Gent (1576).

Gent heeft echter in die tijspanne méér gedaan dan vechten. Geen Belgische stad bezit zulk een schat aan monumenten. Het oude Belfort met er naart de Lakenhalle; de St-Baafskathedraal; de St-Niklaaskerk; het Stadhuis met zijn historische zalen; het verrukkelijke St-Veerleplein; de Graslei met zijn oude Gildehuizen; de abdijen; het Gravensteen; het Bijloke Museum; het Geraard Duivelsteen en tientallen mooi bewerkte gevels en een paar intieme begijnhoven.

De XVIII<sup>e</sup> eeuw zag door het invoeren van de katoenbewerking een nieuwe periode van welvaart ontstaan. De bouwuitvertooging, waarvan vele prachtige gevels zijn bewaard gebleven, o.m. in de Vedstraat en op de Kouter. Deze economische heropleving zet zich voort in de XIX<sup>e</sup> eeuw door nieuwe nijverheden, vlasspinnerijen, metaalnijverheid.

Gent wordt het «Manchester van Europa». De stichting van de Uni-versiteit (1816), het graven van het kanaal van Terneuzen (41 km), dat aan Gent een belangrijke zeehaven bezorgt, de opbloei van de bloemkwekerijen, die leiden zal tot de wereldvermaarde «Gentse Floralia» hebben van Gent de bloeiende stad gemaakt, die ze heden ten dage is, en waar de toeristen, komend van heinde en verre, in haar kunstgebouwen, haar torens en kerken, haar musea en andere merkwaardigheden, verzekerd zijn van — elk naar zijn geaardheid en verlangen —, iets voor hun gading te vinden.

Gent is niet op zijn oude roem blijven teren; met zijn voorsteden telt het nagenoeg 250.000 inwoners. Thans is het een der nijverste Vlaamse steden en alleen in de textielnijverheid vinden reeds 30.000 arbeiders werk. De haven is, na Antwerpen, de belangrijkste van het land.

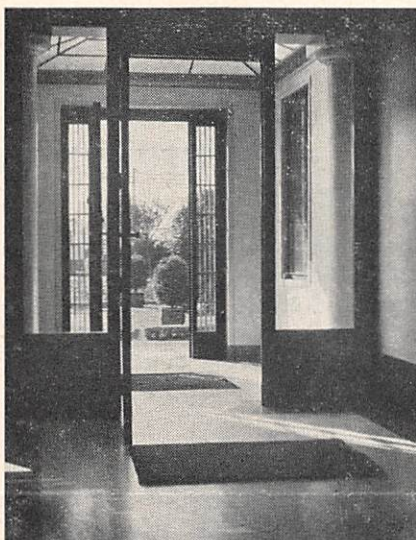
# Een bezoek aan de directie van de Groep der beide Vlaanderen

**D**E provincie West-Vlaanderen had het voordeel over de eerste buurispoorweglijn te beschikken en wel de lijn Oostende-Nieuwpoort, die werd ingehuldigd op 15 Juli 1885, nauwelijks een jaar na de afkondiging van de wet van 28 Mei 1884.

De oprichting van deze lijn van 20 km., inbegrepen het rollend materieel, eiste een kapitaal van 672.500 fr., hetzij 33.625 fr. (goudranken wel te verstaan) per kilometer, wat een aanzienlijke financiële krachtinspanning vergde, die echter mogelijk was wegens het financieel regime van de N.M.V.B.

Vele lijnen volgden op deze eerste, doch tijdens de oorlog 1914-1918 werden meerdere lijnen van het net van de Vlaanderen opgebroken. Op het einde van de oorlog was de exploitatie verpacht aan zeven Maatschappijen en bestond het net uit 81 km. elektrische lijnen en 980 km. stoomlijnen. Na enkele jaren verzekerde de N.M.V.B. de exploitatie, in eigen beheer, van al de

lijnen, met uitzondering van de kustlijnen en van de lijnen Gent-Merelbeke en Gent-Zomergem. Op dit tijdstip werden ook de werkhuizen van Diksmuide



*Kunstige tegenlichtopname in de ingangshal te Destelbergen.*  
(Foto J. Van Vlaenderen.)

en Gent-Heirnisse gebouwd, welke later werden gecentraliseerd te Destelbergen.

Tussen de twee oorlogen in werd de electricificatie van de lijnen opgevoerd en gebracht van 81 km. tot 332 km. Spijtig genoeg bracht de oorlog 1940-1945 een nieuwe zware slag aan het net van de Vlaanderen daar de bezetter 170 km. deed opbreken.

In 1946 liet de N.M.V.B. nog een brochure verschijnen over deze Groep waarin de electricificatie voorzien werd van de lijnen Kortrijk-Doornik, Wetteren-Hamme, Gent-Zwijnaarde, Gent-Merelbeke en Doornik-Dentergem, maar de financiële toestand verslechterde zodanig dat het onmogelijk werd de hoge uitgaven te doen, nodig voor de electricificatie.

Het merendeel van de spoorlijnen is thans opgegeven, doch dank zij de autobus zijn de financiële uitslagen in gunstige zin geëvolueerd en tevens is de bevolking verrukt over de moderne rijtuigen welke te harer beschikking staan.



*Het bureel van de Boekhouding. Van l. n. r. : de heren Lenoir, Verbanck, Savoye De Schoemaeker, Bauwens, Verstraeten, Dhaenens en Beyaert.*  
(Foto P. Gilliams.)



De h. Lippens, deurwachter, geeft inlichtingen aan de bezoekers en houdt zich bezig met allerlei schrijfwerk.



De Dienst van het Personeel. De heren Wylleman, Malfrout (van de Boekhouding), Windels en De Meester.

## Burelen en personeel

**D**E Groep wordt geleid door de heer Cosyns, Hoofdingenieur-Groepshoofd, die de heer Hoens opvolgde bij zijn benoeming tot Directeur-Generaal. Hij wordt bijgestaan door de heer Storms, Hoofdingenieur, die zich meer speciaal bezighoudt met de exploitatie van het net van West-Vlaanderen.

De heer Ossola, Dienstoverste eerste klasse, heeft de leiding van het Secretariaat en van de Boekhouding. Deze diensten beslaan de helft van het gelijkvloers van het mooie gebouw, opgetrokken in 1942 onder het Directeurschap van de heer Louis Jacobs. Het was ongetwijfeld het mooiste van alle gewestelijke directies.

Op de verdieping treffen wij de h. J. Wybou, Dienstoverste tweede klasse,

aan en zijn medewerker de h. Demoen, beiden gelast met de Beweging. Het bureel van Mej. Van Der Stelt, klerk, die ondermeer de telefoonverbindingen verzekert, bevindt zich in de onmiddellijke nabijheid.

De dienst van Weg en Werken is ondergebracht in een groot bureel waar wij de h. De Coster, Ingenieur, aantreffen. Onder zijn orders werken de heren Van der Plaetsen en Van Soye, burgerlijk conducteurs, dh. De Smet, die inzonderheid met de verkoop der vrijkomende gronden is gelast, de h. Vande Castele, klerk eerste klasse, de h. Portier, opzichter eerste klasse, de h. Debusschere, tekenaar.

Als laatste, gescheiden door een glazen afsluiting, hebben wij dan nog het

bureel van de h. Thybaut, dienstoverste tweede klasse, die naast de betwiste zaken, ongevallen-wet en derden, zich ook bezighoudt met de veiligheidsactie, hierin geholpen door de heren Slabbinck en De Smet G.

Wanneer wij op het gelijkvloers voorbij het bureel van de h. Cosyns gaan, wordt ons oog dadelijk getroffen door de mooie beker, die de Groep Vlaanderen voor de derde achtereenvolgende maal in de wacht sleepte.



Mej. Van Der Stelt (links) en Mevr. Mehuy (rechts); Mej. Thoorens en Mej. Hoogstoel zijn afwezig.



De h. Wybou, dienstoverste (gezeten) en de h. Demoen zijn belast met de organisatie en het toezicht der beweging van een honderdtal autobussen en deze van de trams en de spoorauto's.

# De bedrijvigheid in de werkhuizen van Destelbergen

In het verslag van het maatschappelijk dienstjaar 1953 werd klaar uiteengezet dat de werkhuizen, verdeeld over gans het land, zich hebben moeten aanpassen aan de verdwijning van het zwaar spoorwegmaterieel en aan de steeds toenemende aangroei van het autobusmaterieel dat meer preciese, mechanische vervangingsstukken in speciaal staal vereist.

Zekere werkhuizen werden afgeschaft, anderen hebben zich gespecialiseerd.

Alzo werden in de werkhuizen van Destelbergen, waar op het ogenblik 126 agenten werkzaam zijn, de laatste maanden 60 draaistellen van rijtuigen type « N » en 26 draaistellen voor sleepwagens gemaakt en wordt een laatste bestelling van 20 draaistellen afgewerkt. Er worden eveneens onderdelen voor autobus-chassis vervaardigd.

Maar een van de voornaamste activiteiten is de volledige herstelling van de autobusmotoren. Hiervoor bezit Destelbergen, buiten de onontbeerlijke speciale machines, drie proefbanken, wat toelaat het hoofd te bieden aan de steeds toenemende behoeften van de Groepen Vlaanderen, Antwerpen, Brabant en Henegouwen.

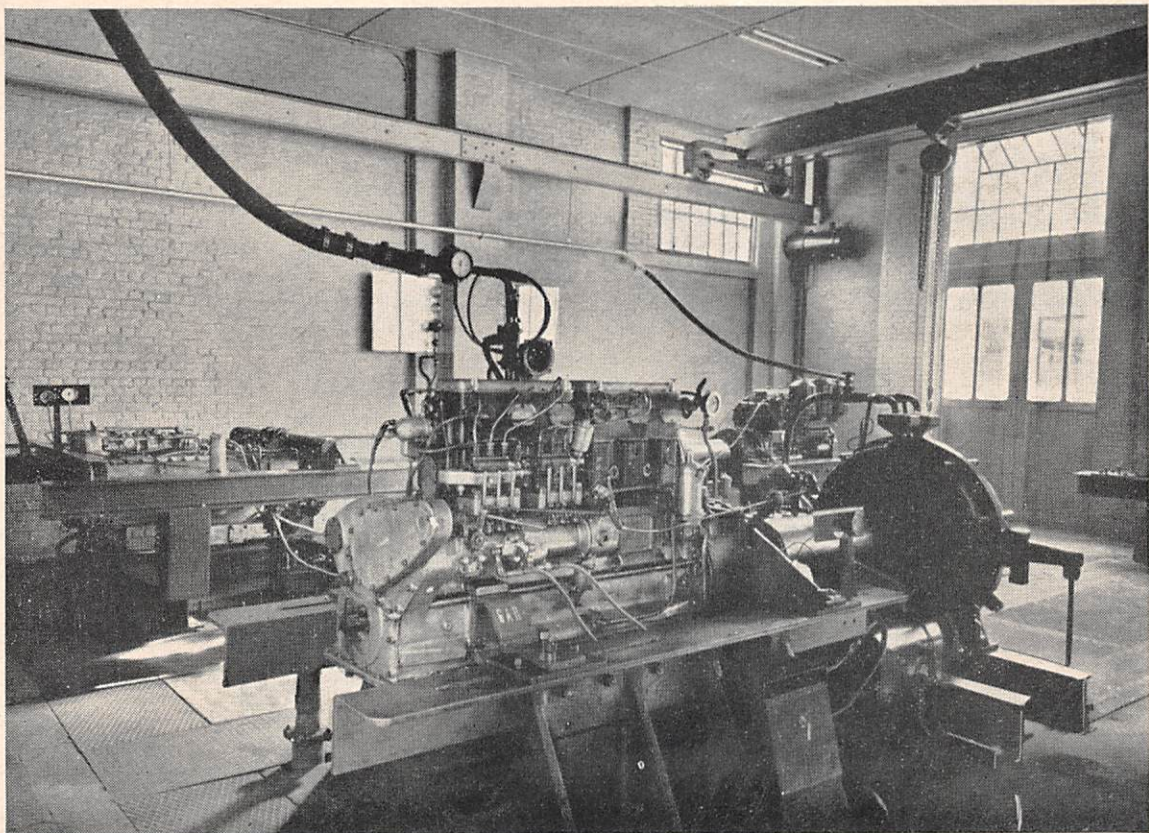
Waartoe dienen deze banken? De heer Demoor, Technisch-Inspecteur, gaf ons hierover enkele inlichtingen.

De voornoemde Groepen zenden al hun te herstellen motors naar Destelbergen. Na de vervanging of de herstelling van de versleten stukken wordt overgegaan tot de proeven en tot het inrijden van de motor om na te gaan of hij beantwoordt aan de kenmerken van kracht en verbruik. Deze motoren, zorgvuldig op punt gezet, worden naar de Groepen teruggezonden waar zij in een minimum van tijd op de autobussen worden geplaatst, die op hun beurt ingezet worden in de mallemolten van de exploitatie.

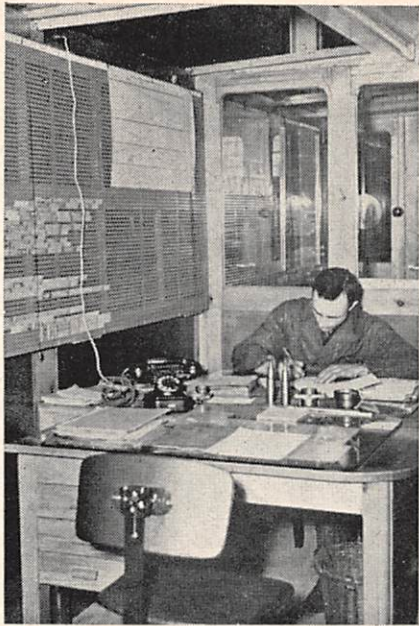
## HOE WERKT EEN PROEFBANK?

De nevenstaande foto toont aan hoe de motor op het gestel geplaatst is.

Het voornaamste toegepast principe is dit van de zogenaamde rem van Froude. Stelt U zich een trommel voor voorzien van ribben waarin een schijf draait, die eveneens voorzien is van ribben. Door een stel kranen laat men het water lopen in verhouding van de *remkracht*, daar de mo-



Een proefbank.



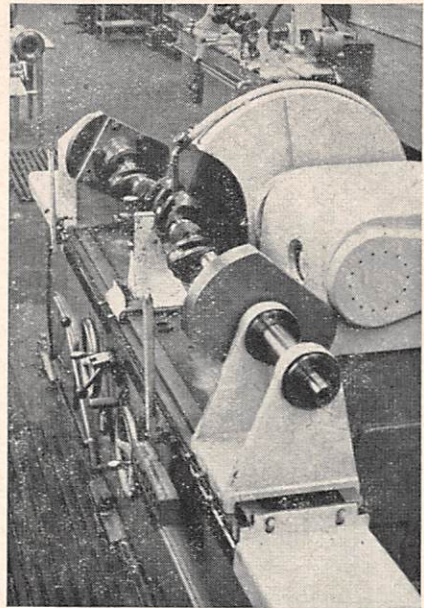
*Men heeft, in 't midden van het werkhuis, een planningbureel ingericht waar de gang van de herstellingen en de constructies nauwkeurig gevolgd wordt. Dit toezicht is toevertrouwd aan de h. A. François.*

tor, die zal aangezet worden, geleidelijk arbeid zal ontwikkelen die moet verbruikt worden. De schijf in kwestie is aan de motor bevestigd door middel van een cardanas. Het is vanzelfsprekend dat hoe groter de watertoevoer is hoe moeilijker de schijf zal draaien in de trommel, gezien de wrijving van het water.

De as van de schijf draait op kogellagers, en gewichten laten toe de waarde van het wrijvingseffect te meten. Men laat de motor op het aantal toeren draaien dat voorzien is voor het inrijden en men laat hem in het begin 20 t. h. van zijn kracht geven. Na een zeker aantal uren gaat men geleidelijk over naar 25, 30, 35 en 50 t. h.

De werkmán, aangesteld voor dit werk, beschikt over een diagram, dat hem toelaát de ontwikkelde kracht en de verbruikte brandstof te berekenen tijdens de verschillende fasen. Iedere proef duurt ongeveer 35 uren, het inrijden inbegrepen, en indien men er de onvermijdelijke kleine

*De twee machines afgedrukt op deze bladzijde werden ontworpen en gebouwd in de werkplaatsen van Delstbergen. Het zijn (boven) een slijpmachine voor krukassen.*



*Een slijpmachine voor krukassen. (De foto's op deze bladzijde zijn genomen door de h. Gilliams.)*

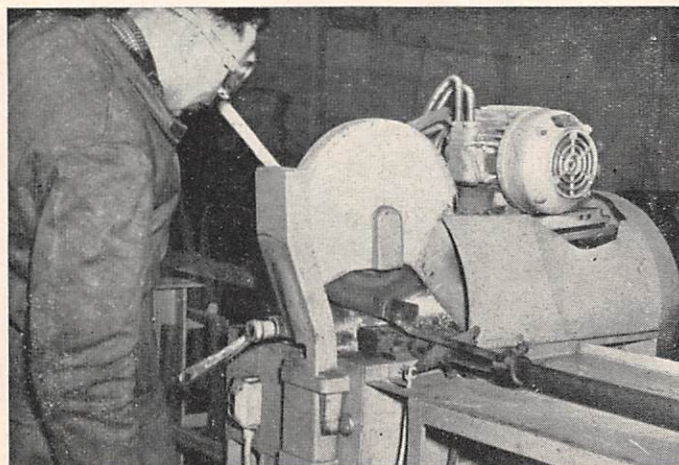
werkjes bijvoegd, o.m. het aanhalen van de pakking, het monteren en demonteren, het juist afstellen, komt men tot bij één arbeidsweek. Gezien het steeds toenemend aantal motoren, dat voor revisie wordt opgezonden, zijn er ogenblikken waarop de drie proefbanken zelfs 's nachts door-draaien.

#### EEN LABORATORIUM VOOR ONTLEDINGEN.

De N.M.V.B. koopt jaarlijks voor honderden miljoen frank ijzerwaren en afgewerkte producten.

De aankoopdienst en de keuragenten van de Directie T zijn verantwoordelijk voor de leveringen, die moeten overeenstemmen met de stalen. Het is dank zij deze agenten dat de N.M.V.B. geen kat in een zak koopt.

Voor de brandstof en de verschillende oliën van onze rijtuigen doet onze aankoopdienst geregeld grote aankopen door aanbesteding volgens een wel bepaald lastcohier. Bij de levering aan de Groepen wordt een staal genomen en naar Destelbergen gezonden waar men in een laboratorium tot een ontleding overgaat.



*sen, die nu meer dan ooit gebruikt wordt en hiernaast een doorslijpmachine, die het staal snijdt door middel van een slijpsteen van bijzondere samenstelling.*

# DE GENTSE FLORALIËN

De grote internationale bloemententoonstelling, welke in de maand April wordt gehouden, zal de XXIII<sup>e</sup> Internationale Landbouwtentoonstelling zijn ingericht door de Koninklijke Maatschappij voor Landbouw en Plantkunde van Gent.

Vanwaar komt deze bekoorlijke naam Floraliën, die niet eens in het woordenboek voorkomt? Hij werd in het leven geroepen door Cornelissen, een letterkundige die tevens secretaris was van vernoemde Maatschappij.

Deze oudste Belgische landbouwmaatschappij, ontstond zelf in 1808. Het is inderdaad op dit tijdstip dat enkele plantenliefhebbers vergaderden in de uitspanning « Frascati » gelegen op het einde van de Coupure. Deze inrichting gehouden door Cornelius Lanckman, een handig hovenier, werd druk bezocht door de hoveniers uit de omgeving. Na zijn terugkomst van een reis naar Engeland vertelde Frans Van Cassel, een vaste klant van de « Frascati » en voornamelijk pionier van de tuinbouwkunde in België, aan zijn vrienden dat de Engelse bloemenkwekers bloemententoonstellingen inrichten en er veel baat bij vonden. Hij stelde voor de bloemen die in het Gentse werden gekweekt, in een lokaal te verzamelen en ten toon te stellen voor het publiek. Dit voorstel werd geestdriftig onthaald door de aanwezigen.

De Maatschappij voor Landbouw en Plantkunde werd

gesticht op 3 November 1808 en organiseerde haar eerste tentoonstelling in het lokaal « Frascati » op 7 Februari 1809.

Het spreekt van zelf dat deze eerste tentoonstelling niet kan vergeleken worden bij de Floraliën, die heden een wereldfaam genieten. De liefhebbers en bloemenkwekers brachten er een vijftigtal planten samen en twee zilveren gedenkpenningen werden toegekend aan de laureaten van de wedstrijd. Uit deze bescheiden tentoonstelling ontstonden de Gentse Floraliën.

Sedert 1853 hebben de inrichters van de Floraliën hun tentoonstelling ongeveer om de vijf jaar gehouden.

De Gentse Floraliën van 1955 zullen een onbetwistbaar succes worden. Ondergebracht in een hal met een oppervlakte van circa 3 hectaren omvatten zij tienduizenden planten in bloei, onderverdeeld in meer dan 800 prijkschermen voor dewelke door een honderdtal juryleden — Belgen en vreemdelingen — talrijke prijzen zullen toegekend worden, waarvan de waarde het miljoen frank overtreft.

De opening heeft plaats op Zaterdag 23 April, te 12 uur.

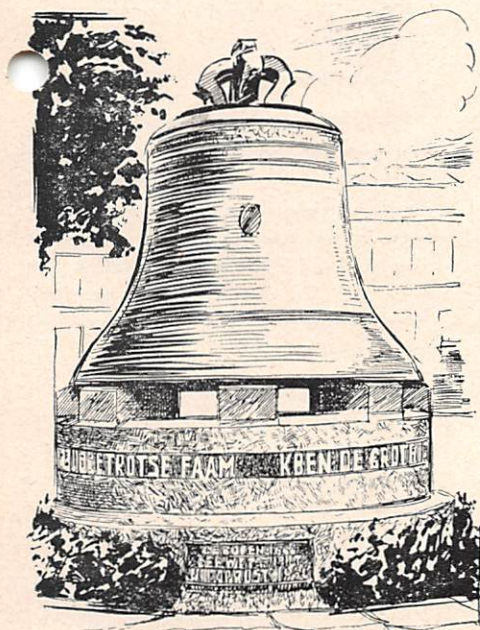
Van 23 tot 27 April schommelen de toegangsprijzen tussen 200 frank en 75 frank.

Van 28 tot 30 April is de prijs vastgesteld op 50 frank.

Op 1 Mei : 25 frank.

De tentoonstelling is open van 7 u. tot 22 u.

## KLOKKE ROELAND



(Cliché Bell Telephone.)

Boven Gent rijst, eenzaam en grijs, 't oud Belfort, zinnebeeld van 't verleden...

(A. Rodenbach.)

Het Belfort zinnebeeld van de gemeentelijke vrijheden, werd gebouwd omstreeks 1300. De beiaard bestaat uit 52 klokken, waarvan de meest vermaarde « Klokke Roeland ».

De geschiedenis van deze klok omvat drie fazen :

1. De oorspronkelijke Klokke Roeland werd in 1314 gegoten en in het Belfort geplaatst. Zij woog 5.405 kg. In 1540 werd zij door Keizer Karel verbeurd verklaard, doch dit besluit werd niet uitgevoerd. In 1544 wordt de spits van het Belfort vernieuwd en in 1659 werd zij, na 345 jaar bestaan, verbrijzeld en aan een klokkengieter gegeven om gemengd te worden met nieuw brons, om een beiaard te maken.

2. In 1660 wordt de beiaard geplaatst. De drie grootste klokken dragen de naam van « triomfanten ». Weldra krijgt de grootste van de drie, in de volksmond, de naam van « Klokke

Roeland » (er is brons van de echte in).

Klokke Roeland is dus de grootste van de drie triomfanten.

3. In 1948 werd een gans nieuwe klok gegoten door de firma Michiels te Doornik en in het Belfort geplaatst. Klokke Roeland III weegt 6.050 kg.

Klokke Roeland, in 1660 gegoten, staat thans op het Emiel Braunplein.

## Onze Buurtspoorwegen

Redactie : Wetenschapstraat, 14,  
Brussel

Tel. : 11.52.56 — Post 135

Oplage : 6.200 ex.

Aangesloten bij het Verbond  
van Belgische Personeelsbladen.

Abonnementsprijs voor personen  
die niet tot de Maatschappij  
behoren :

België . . . . . 25 fr.

Buitenland . . . . . 30 fr.

Drukkerij : Graphica, Brussel

# Het buurtspoorwegnet in het Kortrijkse

Het buurtspoorwegnet in de streek van Kortrijk heeft de laatste jaren zoveel veranderingen ondergaan dat het moeilijk wordt deze te volgen.

In Kortrijk zelf nl. werd de laatste maanden de exploitatiewijze van meerdere lijnen veranderd en de voorzienene structuurhervorming is nog volop aan gang.

Wanneer wij even de kaart bekijken, onderscheiden wij nog drie elektrische lijnen :

- 1) KORTRIJK - DEERLIJK (plaat « D »), die ook Harelbeke aandoet.
- 2) KORTRIJK - MOESKROEN - MONTALEUX (plaat « K-Mx »), langs Bellegem en Rollegem.
- 3) KORTRIJK - MENEN - GELUWE (plaat « K-M »), langs Bissegem en het vliegveld van Wevelgem.

De lijn Kortrijk - Moorsele over Gullegem is de enige nog bestaande spoorautolijn. Voegen wij er echter aanstonds aan toe dat de lijn eerst-daags zal opgegeven en tevens opgebroken worden. Het is op deze lijn, op het gemeenschappelijk baanvak Kortrijk - Bissegem van de elektrische lijn

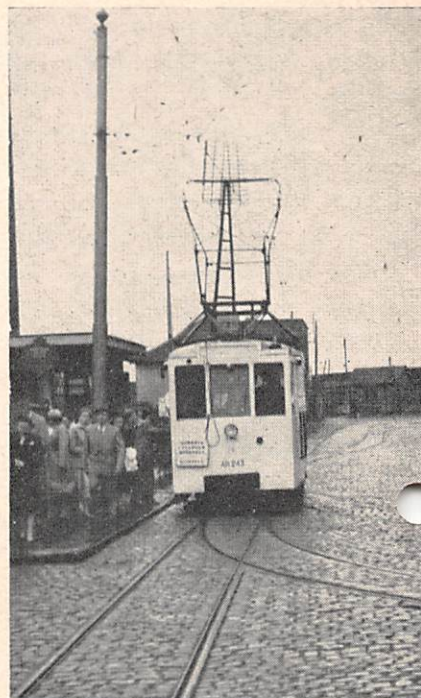
Kortrijk - Menen, dat de eigenaardige spoorauto met pantograaf (n<sup>o</sup> 243) rijdt ; de pantograaf laat toe de elektrische signalen automatisch te bewerken. De spoorauto rijdt verder tot Moorsele, waar de lijn verbinding geeft met de autobuslijn naar Geluwe en Wervik over Ledegem en Dadizele.

## AUTOBUSLIJNEN

Een autobuslijn, in dienst gesteld op 30 October 1954, verbindt Geluwe met Moeskroen over Menen. In Moeskroenstad werd de elektrische sectie Moeskroen - De Plank opgegeven en sedert 1 October 1954 vervangen door een autobusdienst. Deze dienst bedient terzelfdertijd de uitbreiding Moeskroen - Montaleux als aanvulling van de elektrische dienst.

De stadsautobusdienst in de grensstad Menen wordt sedert 1 April 1953 in eigen beheer geëxploiteerd.

De stadsautobusdienst van Kortrijk, welke rijdt sinds 11 Januari 1955, doet naast de gemeente Kuurne even-



De spoorauto, met pantograaf, zal ook weldra haar laatste reis ondernemen.  
(Foto Bazin.)

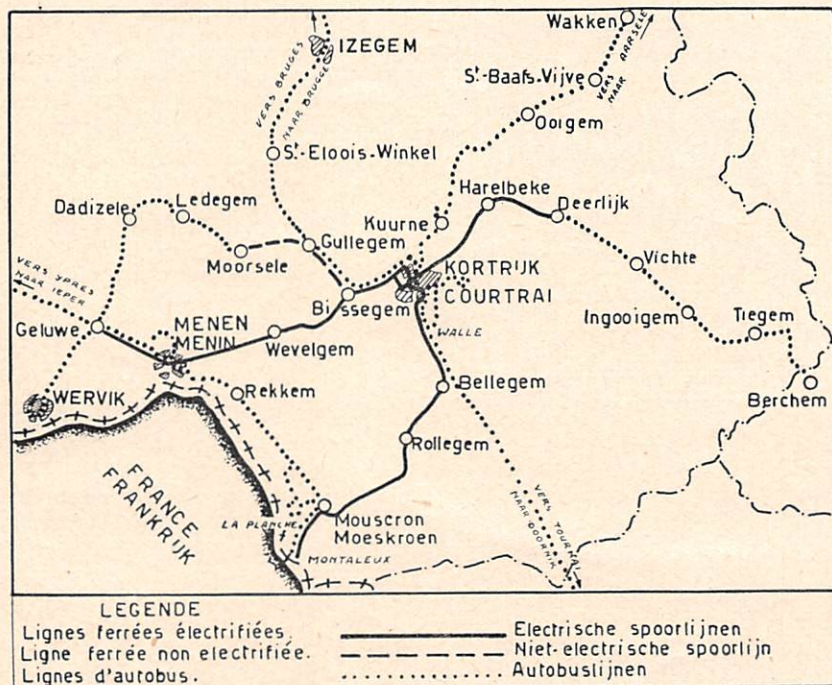
eens de plaatsen « Olmenlaan » en « Walle » aan.

Kortrijk is eveneens het vertrekpunt van drie grote intercommunale autobuslijnen geëxploiteerd in eigen beheer :

- Kortrijk - Izegem - Brugge ;
- Kortrijk - Doornik ;
- Kortrijk - Aarzele - Tielt.

Wanneer wij een vergelijking maken met een vooroorlogse buurtspoorwegkaart, stellen wij vast dat de toestand aanzienlijk gewijzigd is en nochtans is de belangrijkheid van Kortrijk, op gebied van gewestelijk vervoer, in dit deel van de provincie West-Vlaanderen niet verminderd, wei integendeel.

Het gemeenschappelijk vervoer in deze streek heeft een zeer bijzonder karakter door het feit dat talrijke Belgische arbeiders en arbeidsters gaan werken in de textiel fabrieken van Noord-Frankrijk. Daar dit werk in ploegen geschiedt, komt het veelvuldig voor dat om 13 u. en om 21 u. de rijtuigen volledig bezet zijn, hetgeen op andere plaatsen van het land niet het geval is.



# SOCIALE KRONIEK

## PROGRAMMA DER BUITEN-WETTELIJKE VOORDELEN IN 1955 TOEGEKEND DOOR DE HULPKAS VAN DE STAAT VOOR GEZINSVERGOEDINGEN.

Wij vermelden hieronder de verscheidene buiten-wettelijke voordelen thans toegekend door de Hulpkas van de Staat voor Gezinsvergoedingen, waarbij de N.M.V.B. is aangesloten, alsmede de toekenningsvoorwaarden.

### I. — Aanvulling tot de geboortebijslag.

De agent die geniet van een geboortebijslag bekomt automatisch een aanvulling waarvan het bedrag is vastgesteld op :

- 450 fr. voor de 1<sup>ste</sup> en 2<sup>e</sup> geboorte ;
- 700 fr. voor de 3<sup>e</sup> en 4<sup>e</sup> geboorte ;
- 950 fr. voor de 5<sup>e</sup> en ieder der volgende geboorten.

### II. — Kledingsvergoeding.

De agent die geniet van familietoelagen ten laste van de Hulpkas door bemiddeling van de N.M.V.B., zal in de loop van de maand April 1955 een premie van 500 frank ontvangen voor elk zijner kinderen dat de ouderdom van 12 jaar zal bereiken in de loop van het jaar.

Deze premie wordt toegekend op voorwaarde dat de agent ten minste 100 arbeidsdagen of hiermede gelijkgestelde dagen telt gedurende de periode van 1 October 1954 tot einde Maart 1955.

### III. — Jaarlijkse bijslag tot de toelage voor de moeder in het gezin.

De agent die in de loop van het 3<sup>e</sup> kwartaal 1955 zal genieten van de toelage voor de moeder in het gezin, zal recht hebben op een bijslag tot deze toelage, op voorwaarde :

- 1<sup>o</sup> genoten te hebben van de toelage voor de moeder in het gezin voor ten minste 75 dagen in de loop van het eerste semester 1955 ;
- 2<sup>o</sup> genoten te hebben van de toelage voor de moeder in het gezin voor ten minste drie kinderen tijdens het 3<sup>e</sup> kwartaal 1955.

De bijslag wordt vastgesteld op 300 frank voor een huishouden van drie kinderen en zal verhoogd worden met

150 frank per kind boven het 3<sup>e</sup> ; dit voordeel zal worden uitbetaald in de loop van de maand October 1955.

### IV. — Toeslag op de gezinsvergoeding voor onbekwame kinderen.

De agent die in de loop van het 3<sup>e</sup> kwartaal 1955 zal genieten van gezinsvergoedingen voor een onbekwaam kind, zal recht hebben op een toeslag van 500 frank per onbekwaam kind.

Deze toeslag zal worden uitbetaald in de loop van de maand November 1955.

### V. — Uitzonderlijke toelagen.

De agent die zich in een buitengewone moeilijke toestand bevindt kan, door middel van een formulier in het bezit van de Maatschappelijke Assistentie, een aanvraag indienen om een uitzonderlijke toelage.

Het bedrag en de toekenningsvoorwaarden van de uitzonderlijke toelage worden bepaald door de mandatarissen van de beheerraad van de Hulpkas na inzage van een verslag van onderzoek opgesteld door de Maatschappelijke Assistentie.

\*  
\*\*

## BETALING VAN DE GEBOORTEBIJSLAG EN VAN DE « AANVULLING » TOT DEZE BIJSLAG.

Welke formaliteiten moet voortaan een agent van de N.M.V.B. vervullen om vóór de geboorte van deze voordelen te genieten ?

Het volstaat dat hij aan zijn stambureel een getuigschrift overhandigt afgeleverd door een geneesheer of een gediplomeerde vroedvrouw, bevestigend dat de toekomstige moeder zich in de achtste maand zwangerschap bevindt.

Wanneer de vader de geboorte zal aangeven bij het gemeentebestuur, zal deze hem een « Attest om de geboortebijslag te verkrijgen » overhandigen.

De agent zal dit document onverwijld overmaken aan zijn stambureel, ten einde de betaling welke hij reeds ontvangen heeft te valideren.

Indien dit document niet tijdig zou worden voorgelegd, zou de N.M.V.B. zich verplicht zien tot de terugvordering van de betaalde sommen over te gaan.

---

## GROEP ANTWERPEN - VRIENDENKRING VAN HET PERSONEEL

### BEZOEK AAN DE FLORALIEN TE GENT, OP ZONDAG 1 MEI.

Vertrekplaatsen : Heist-op-den-Berg (terminus tram), 5 u. 30 ; Mechelen (post), 6.00 u. ; Rumst (kerk), 6 u. 15 ; Antwerpen (Atheneum), 6 u. 45.

Prijs : Slechts 80 fr. (autocar, inkom Floraliën en Byloke-museum).

Inschrijvingen worden in alle stelplaatsen aangenomen. Raadpleeg het bericht.

### NEGENDAAGSE AUTOCARTOCHT NAAR VENETIE.

Er was zoveel belangstelling voor deze reis dat reeds tien dagen na de opening van de inschrijving de autocar volledig bezet was. Men wordt dus verzocht geen storting meer te doen.

Als voorbereiding op deze reis wordt in de maand Mei een tweede filmvoorstelling gegeven te Mechelen. Er zullen filmen afgedraaid worden over Italië en tevens mededelingen verstrekt worden over verschillende punten van de reis.

### AAN DE OPRUSTGESTELDE AGENTEN.

Op onze reizen en uitstappen ontmoeten wij geregeld oprustgestelde agenten. Voor hen is het een gelegenheid nog eens in contact te komen met hun vroegere werkmakkers.

Het is echter onmogelijk alle oprustgestelden telkens persoonlijk te verwittigen, nochtans zal op eenvoudige aanvraag het programma van iedere reis, KOSTELOOS PER POST, thuis besteld worden. Stuur dus een kaartje aan de heer Frans Keutgens, N.M.V.B., Italiëlei, 112, Antwerpen, of geeft uw naam op in een van de stelplaatsen en u ontvangt verder alle gegevens over onze activiteit.



GEBOORTEN

BEIDE VLAANDEREN

LUC bij de h. Stautemas A. (St-Amandsberg).  
 FERNAND bij de h. Meulenaere R. (Poperinge).

LIMBURG

FREDDY bij de h. Vanduren R. (Hasselt).  
 VALERE bij de h. Thoelen J. (Kuringen).  
 LUDGARDE bij de h. Schreurs P. (Hechtel).

BRABANT

ETIENNE bij de h. Verherbrugge (Asse).  
 JEAN-CLAUDE bij de h. Delain (Lasne).  
 NICOLE bij de h. Verbutsel (Mont-St-Jean).  
 FREDDY bij de h. De Fits (Leerbeek).  
 NICOLE bij de h. Haine (Leuven).  
 LUTGARDIS bij de h. Neuckermans (Het Rad).  
 LILIANE bij de h. Doms (Leuven).  
 JEANNINE bij de h. Vermoesen (Asse).

ANTWERPEN

HUBERT bij de h. Vanneylen L. (Merksem).  
 LUDO bij de h. Van Tichelt J. (Merksem).  
 MARLEEN bij de h. Dierckx J. (Antwerpen).  
 ALINE bij de h. Jor'ssen A. (Merksem).



HUWELIJKEN

ANTWERPEN

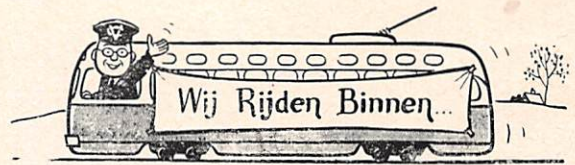
De h. Henri VOS met Mej. Anna Herrebaut.

BRABANT

De h. J. SEGERS met Mej. Jeanne Vanden Borre.

OVERLIJDENS

LETTENS Theofiel, E.L. geleider, Antwerpen.  
 CLEIRBAUT Achiel, ontvanger, Antwerpen.  
 VAN LOON August, ontvanger, Antwerpen.  
 VANDEN BUSSCHE Louis, gesch. werkm., Vlaanderen.  
 BOUILLET Zéphir, baanwerker, Henegouwen.



Lijst der Oprustgestelde Agenten in de Groepen

Maanden Februari-Maart 1955.

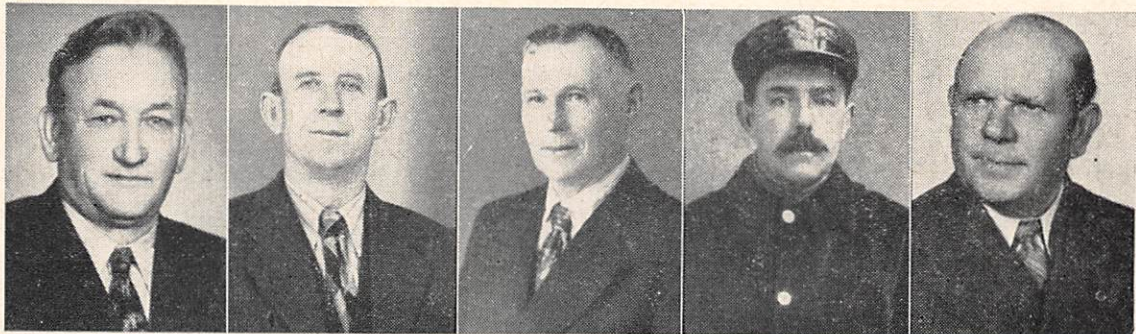
	Jaren dienst	Groep
VAN OPSTAL B., geschoold werkm.	47	Antwerpen
THIJS D., geleider	42	»
VANDENDRIESSCHE J., ges. werkm.	36	Vlaanderen
HAEZEBROUCK G., baanwerker	39	»
BILTRIS R., brigadier	32	»
LEROY E., controleur	47	Henegouwen
PAYEZ E., kuisvrouw	33	»
BAUTHIEZ F., ontvanger	30	»
TILLIE M., machinist	29	»
ROLLIN L., stationchef	46	Namen-Luxemb.
KAYE O., ploegbaas	40	»
SERVAIS G., ploegbaas	19	»
JEURISSEN J., stoker	39	Luik-Limburg
CRABBE E., machinist	45	Brabant
CLINCKX Th., geschoold werkm.	40	»
GOEDEWEEK J., ploegbaas	39	»
ELSEVIERS F., ontvanger	36	»
STOUFFS M., brigadier	35	»
HUYBRECHTS E., ontvanger	35	»
GOOVAERTS N., baanwerker	32	»
DURANG F., geschoold werkm.	25	»

TE KESSEL-LO

Ter gelegenheid van zijn zilveren ambtsjubileum werd de heer Timmermans, Technisch Inspecteur, gehuldigd door zijn personeel.

Het feest werd ogelusterd door de muzikanten van het werkhuis en menig glas werd geleidigd op de gezondheid van de jubilaris.

DE MOOIE LOOPBANEN



Crabbé E.,  
 machinist  
 45 jaren dienst  
 Gr. Brabant

Derue A.,  
 machinist  
 47 jaren dienst  
 Gr. Henegouwen

Van Opstal B.,  
 gesch. werkm.  
 47 jaren dienst  
 Gr. Antwerpen

Reyniers A.,  
 A.R. geleider  
 40 jaren dienst  
 Gr. Vlaanderen

Gochet F.,  
 manoeuvre  
 40 jaren dienst  
 Gr. Brabant

# Buurtspoorwegen

## Uitreiking van eretekens in de Groep Brabant

De grote eetzaal van Kuregem was op Zondag 13 Februari goed bezet, daar dit jaar de gedecoreerden van Leuven eveneens naar Brussel gekomen waren om hun eretekens in ontvangst te nemen.

De Leuvenaars hadden zich niet enkel tevreden gesteld met een tochtje per autocar maar, om de Brusselaars te bewijzen dat te Kessel-Lo alles tot in de puntjes verzorgd wordt, hadden zij een orkest van 20 muzikanten met een orkestleider, evenals een zanger met zijn begeleider en een humorist, meegebracht.

Om 10 u. 30 deed de heer Cuvelier, Directeur, zijn intrede, vergezeld van de heren Verschaeve en Peerts, Ingenieurs, en van zijn dienstoversten. De maatschappelijke assistenten, de James Brocké en Randaxhe, waren eveneens aanwezig.

In zijn toespraak begroette de heer Cuvelier de agenten van Leuven en herinnerde er aan, dat hij zelf een kwarteeuw geleden zijn loopbaan begon te Leuven.

Aan deze die 35 jaar dienst tellen, vroeg hij te willen terugdenken aan de werkvoorwaarden, in voege bij het begin van hun loopbaan, en een vergelijking te maken met het huidig Brabants net. «U allen» vervulde hij «hebt bijgedragen tot dit werk van openbaar nut, het zijn deze inspanningen en deze volharding die wij vandaag vieren».

De uitreiking van de eretekens aan zowat 180 deelnemers werd gevolgd door het luimige gedeelte. De heer J. Smeyers, paswerker te Kessel-Lo, met zijn aangename tenorstem en de muzikanten van hetzelfde werkhuis verzorgden het muzikaal gedeelte, terwijl Raymond Smets, de droge humorist de zaal aan het lachen bracht en kamevaad «Anatole» de eer der Brusselaars redde met enkele komische alleenspraken.

## Ideeënbus

De h. Directeur-Generaal heeft het voorstel van de h. Inspecteur-Generaal Van Lul goedgekeurd, voor wat betreft het toekennen van een beloning aan de agenten waarvan de namen volgen en waarvan de suggesties weerhouden werden.

Onze beste gelukwensen aan deze verdienstelijke collega's.

Wyts, Prosper, paswerker, te Merksem;

Na de plechtigheid leidde de heer Cuvelier de gevierden rond in het werkhuis en toonde hun de kettingmontage van het type «S».

### AGENTEN MET 35 JAAR DIENST

Burgerlijk Kruis 1<sup>ste</sup> kl.

Van Sina, J., rekenplichtige 1<sup>ste</sup> kl.

Burgerlijk Kruis 2<sup>e</sup> kl.

François, D., meestergast 1<sup>ste</sup> kl.; Frederickx, H., opzichter W.W.; Vander voort, M., klerk; Roos, A., toezichter; Van Regenmortel, P., toezichter; Van Oosterwyck, L., toezichter; Jordens, J., onderrichter; Hendrickx, R., brigadier; Vrancken, A., hoofdontvanger; Schollaert, P., Van Belle, A., Segers, R., Lambaert, J., Festræts, J., Marchal, L., Van Hentenryck, L., Debois, J., Van Malder, J.-B., Bohets, F., allen ontvangers.

Burgerlijke Medaille 1<sup>ste</sup> kl.

Uitbroeck, I., brigadier; Walravens, E., ploegbaas; D'Haen, F., paswerker.

Burgerlijke Medaille 2<sup>e</sup> kl.

Delcourt, L.; Lemmens, R.; Cassauwers, H.; Puttevels, L.; Teniers, R.; Debot, E.; Motet, V.; Derijcke, V.; Vander Clooster, J.; Reniers, E.; Baatz, A.; De Boevere, G.; Van Meerbeek, O.; Appelmans, A.; Gettemans, J.; Van Zavelberg, A.; Verhaegen, I.; Jacquemijn, F.; Vanzeebroek, J.; Van Dorpe, I.; Keymolen, A.; Gilis, L.; Stallaert, J.-B.; Meert, F.; Herbist, E.; Janssens, D.; Breynaert, A.; Kirsch, R.; Huybrechts, E.; Claes, L.; Van Vlasselae, J.-B.; Vermalen, F.; Gillis, I.; Vandenschriek, J.; Christens, Ed.; Frederickx, K.

N.V.D.R. — Het spijt ons de namen niet te kunnen laten verschijnen van de nagenoeg 140 agenten, waarvan de 25 jaren dienst bij de N.M.V.B. werden gevierd.

Beets, Gustave, ontvanger, Diesdelle;

Van Soye, R., burgerlijk conducteur, Kortrijk;

Leenaardts, F.-J., werkman, te Merksem;

Doulet, O., ontvanger, Eugies;

Beaufays, R., chef-wattman, te Namen;

Demoustier, A., wattman, La Louvière.

Een  
wedervaren  
van



## Controleur SPEURNEUS

Ontvanger : Hewel chef, ge komt er goed voor. Ge zijt op uw Paasbest; blinkende galons en een nieuwe kepi.

Speurneus : Wat wilt ge, als men thuis gedurende veertien dagen niets anders doet dan poetsen en boenen.

O. : Dat brengt de Lente mee. Nieuw leven...

Sp. : Alles in 't groen, overal alles in het nieuw.

O. : En in onze Maatschappij? Is daar ook geen nieuws?

Sp. : Maar zeker, zo werden er onder meer in onze autobussen proeven gedaan met fluorescente verlichting en kunnen wij melden, zonder de resultaten af te wachten, dat onze techniciëns in twee autobussen een nieuw type van vering hebben aangebracht gebaseerd op een gans ander principe.

O. : Een hachelijk probleem. Maar zelfs indien deze ophanging geen volvoering geeft op sommige van onze banen, gekasseid zoals in de Middel-euwen, zal er toch altijd de verdienste zijn het comfort van de reizigers te hebben willen verbeteren.

Sp. : Te meer daar de reiziger onwetend is over de opzoekingen in dit domein evenals over de inspanningen, die de Buurtspoorwegen in gans het land doen om haar diensten te versterken. Wist ge dat in 1953 op de stadsautobuslijnen van Namen 3 miljoen 184.000 km. werden afgelegd en het jaar daarop 4.277.000 km.?

O. : Ik veronderstel dat het bewijs geleverd is dat, daar waar autobussen werden ingelegd de diensten tevens gereorganiseerd en versterkt worden. Maar hoe staat het met de ongevallen, zijn er nu meer of minder?

Sp. : Wel, nemen wij Namen. In 1953, wanneer de autobuslijnen nog maar pas werden in dienst gesteld, telde men 241 ongevallen, inbegrepen de onbeduidende, en het volgend jaar slechts 233 niettegenstaande er ruim een miljoen kilometer meer werden afgelegd. En dat is zo in het merendeel van de steden.

O. : Allee, ik zie dat de reiziger onze bussen mag nemen met gerust gemoede.

# De lijn Gent (Zuid) - Merelbeke

De concessie van deze lijn werd door een koninklijk besluit van 3 Januari 1897 aan de N.M.V.B. verleend. Het baanvak Merelbeke - Ledeborg (een voorstad van Gent) werd op 16 Januari 1898 in dienst gesteld en dat van Ledeborg naar Gent (Zuid) op 1 Juli 1899.

De eerste overeenkomst voor de overgave aan de Electricische Tramwegen van Gent voor het onderhoud en de exploitatie van de buurtspoorweg Gent-Merelbeke dateert van 1899. Een aanhangsel van 1 Juni 1907 besluit dat het contract van de concessie van de T.E.G. een einde neemt op 31 December 1953.

De N.M.V.B. moest de lijn overnemen op 1 Juli 1954. Ten gevolge overeenkomsten afgesloten tussen het Ministerie van Verkeerswezen, de T.E.G. en de N.M.V.B. werd de exploitatie van de lijn Gent - Merelbeke voorlopig nog verzekerd door de T.E.G.

Maar daar het Ministerie sedert enige tijd veel belang stelt in een nieuwe wijze van economisch vervoer, heeft de N.M.V.B. twee gyrobusen besteld in de werkhuizen Oerlikon in Zwitserland.

En in afwachting van de levering van deze rijtuigen, met gans nieuwe opvatting, heeft zij besloten de exploitatie over te nemen van de lijn, die haar 58 jaar geleden werd toegestaan.

De verpachting neemt op 30 April 1955 een einde en de N.M.V.B. heeft een vraag gericht tot het Ministerie van Verkeerswezen voor de exploitatie met autobussen. Alzo zal de N.M.V.B. vanaf 1 Mei 1955 nieuwe autobussen in dienst stellen, wat zal toelaten de spoorlijn op te breken en aan de verantwoordelijke besturen de gelegenheid geven een moderne weg aan te leggen zoals werd voorzien. Deze verwezenlijking waarvan alle weggebruikers zullen genieten, zal zeer gewaardeerd worden door de N.M.V.B., daar een goede rijweg onontbeerlijk is voor een gyrobus.

## EXPLOITATIE MET GYROBUS.

Alzo wordt de hoop gekoesterd in 1956 de exploitatie met gyrobus te kunnen beginnen. Op het ogenblik is

## Ter aandacht van onze werkhuisagenten

Indien er gebouwen zijn waarin, sedert het invoegebrengen van de organisatie-methodes, verschillende veranderingen werden aangebracht, zijn het wel onze werkhuizen, en zodanig zelfs dat zij gans van uitzicht veranderden.

Het plaatsen van werktuigmachines werd bestudeerd, de een-tonige muren werden netjes in de verf gezet en anderzijds werden de magazijnen van onderdelen gereorganiseerd. Een zaak echter heeft men overgelaten aan de vaardigheid van de ouderen en de werkleiders : het was de « bepaling van de snijvoorwaarden van onze werktuigmachines ».

Deze leemte werd aangevuld dank zij een studie van de technische diensten van de werkhuizen van Destelbergen.

Ten overstaan van de verscheidenheid van de dagelijkse werken, kan de zuivere en eenvoudige toepassing van de waarden gegeven door het gangbord leiden tot afwijkingen en moeilijkheden en het is daarom dat de hulp van de documentatie naar haar juiste waarde zal geschat worden.

### HET « WERKTUIG-DOSSIER ».

Het « Werktuig-Dossier » moet, vertrekkend van een te maken stuk, toelaten hetzij de nodige machine, hetzij het nodige werktuig te kiezen en toelaten de totale tijd op te stellen door een maximum gebruik te maken van machine en werkkracht.

Het bestaat uit twee delen : het eerste is een individueel « Werktuig-Dossier », dat betrekking heeft op elk van de machines, en dat al de eigen inlichtingen groepeerd.

Het tweede deel is het algemeen « Werktuig-Dossier » dat voor doel heeft de optima snijvoorwaarden te bepalen voor een stuk vast staal met gegeven eigenschappen. Hierin worden de verschillende factoren die een invloed uitoefenen op de productie van metaalspaanders onderzocht.

Daarbij is een documentatie gevoegd met al de gestandaardiseerde gereedschappen, hun codificatie en hun aanwending.

Deze « Werktuig-Dossiers » worden aan de werkhuisagenten gezonden, die hiervoor een aanvraag doen aan de heer Directeur-Generaal, Wetenschapstraat, 14, Brussel. Indien een bijzonderheid duister blijkt kan de agent zich in volle vertrouwen tot zijn werkhuisoverste wenden.

Wij twijfelen er geen ogenblik aan dat talrijke agenten het vade-mecum van de goede draaier zullen willen bezitten.

dit vervoermiddel enkel te Yverdon, een stad in Zwitserland, in gebruik. Over een jaar zullen wij dus de eerste gyrobus in Europa bezitten, die een agglomeratie van nagenoeg 250.000 inwoners met een gemeente van ruim 10.000 inwoners zal verbinden.

Vóór wij zover zijn, hopen wij nieuws te kunnen verschaffen over de gyrobusdiensten in Elisabethstad waar de heer Blomme, vroeger als technischingenieur gehecht aan de werkhuizen van de N.M.V.B. te Hasselt, zijn werkterrein heeft.

## Bedrieglijke publiciteit!



# AANKOPEN OP AFBETALING

Sedert enkele tijd is er een pers-campagne aan gang over de verkoop op afbetaling.

Wij nemen geen stelling over de grond van de zaak. Wij stippen enkel aan dat, economisch gezien, de verkoop op termijn een ontegensprekelijk hulpmiddel is voor vele handelszaken en wij kunnen niet ontkennen dat het zakencijfer, verwezenlijkt dank zij de tussenkomst van krediet-instellingen aanzienlijk is, vergeleken bij het totaal van de gewone verkopen.

Anderzijds laat het geen twijfel dat het systeem van betalingen op termijn voordelen verschafft aan jonggehuwden, die zich wensen te installeren of aan anderen die hun comfort willen verhogen.

Maar terzelfdertijd, kan de aankoop op krediet de oorsprong zijn van grote moeilijkheden daar hij dikwijls aanspoort tot aanzienlijke, overdreven, ja zelfs gewoon overbodige aankopen.

*Er zijn zaken die iedereen moet weten alvorens een aankoop op krediet af te sluiten :*

1° In het merendeel van de gevallen is het niet de handelaar die het krediet toestaat. In het algemeen wordt hij *onmiddellijk betaald door een bank* of door een andere financiële inrichting *aan wie hij een percentage op de verkoopprijs toestaat.*

Inderdaad, zodra het krediet is aangevraagd wordt de koper in betrekking gesteld met een discontobank, beheerd door lieden die als devies hebben : « Zaken zijn zaken ».

De koper-ontlener moet een voorschot storten op de aankoop b.v. 10 t.h. Een tekst, in kleine letters en die men gewoonlijk niet leest, voorziet dat het voorschot en de reeds gedane betalingen verloren zijn indien de stortingen onderbroken worden. De aankoopprijs wordt vervolgens verhoogd *met 10 tot 20 t.h.* en zelfs meer door het feit dat de betalingen gespreid worden over een periode soms gaande tot 24 maanden.

2° Indien gij U te beklagen hebt over de kwaliteit van het gekochte voorwerp denkt dan niet dat gij de betalingen moogt staken en dat dit

uw waarborg uitmaakt. De kredietinstelling geeft er geen zier om te weten dat uw radiotoestel goed of slecht speelt. De enige zaak die voor haar telt is de stipte uitvoering van het contract waaronder gij uw naam hebt gezet, voorafgegaan van de woorden : « Gelezen en goedgekeurd ».

Wat staat er U dan te doen ?

*Dient een klacht in bij de verkoper maar onderbreekt de voorziene maandelijkse betalingen niet.*

Hetzelfde indien gij ziek wordt en hierdoor voor onkosten geplaatst wordt, die slechts gedeeltelijk terugbetaald worden door de mutualiteit, denkt dan niet dat het volstaat te zeggen : « Ik ben ziek, dus moet ik niet meer betalen » en dat U niets anders te doen hebt dan uw verkoper per brief, zelfs per aangetekende, te verwittigen zonder hem een regeling voor te stellen.

3° Denkt er aan dat uw ziekte de verplichting van de maandelijkse betalingen niet wegneemt. Bovendien interesseert de winkelier, bij wie gij uw aankopen gedaan hebt, zich niet meer aan uw geval, daar hij reeds de volle prijs ontving. Enkel de instelling, die het krediet verleende, kan een uitstel toestaan. Indien gij haar schrijft, vergeet dan niet de som aan te duiden die gij na uw *werkhervatting* wenst te betalen, *buiten de gewone maandelijkse afbetalingen.*

4° Indien gij uw financiële overeenkomst aandachtig gelezen hebt, zult gij opgemerkt hebben dat zij geen enkele bepaling bevat die toelaat uw maandelijkse stortingen te onderbreken.



— *Ik wil er enkel nog aan toevoegen dat onze prachtige stofzuiger kan betaald worden in 18 maandelijkse stortingen...*

In een groot deel van de contracten is de schuldeiser, t.w. de financiële instelling, niet alleen zeker van 1/5 van het loon dat wettelijk in beslag kan genomen worden, maar de schuldenaar zal eventueel het vreemdbaar deel van zijn loon moeten afstaan. Daar de beslaglegging (wettelijk) en de afstand van het loon (volgens contract) mogen gecumuleerd worden, stelt hij zich bloot 3/5 van zijn loon te moeten betalen, zodat hij slechts kan leven van 2/5, verminderd met de lasten en de sociale afhoudingen berekend op de 5/5.

5° Gij wist waarschijnlijk ook niet dat de schuldeiser de tussenkomst van het gerecht mag invoeren om zijn eis te bekomen. De gerechtskosten en het aanstellen van een pleitbezorger kunnen meer dan 2.300 frank bedragen om een som terug te bekomen die nauwelijks 1.000 frank overschrijdt.

## BESLUIT.

Betaalt de grootst mogelijke som kontant. Gaat nooit verplichtingen aan indien gij bij de aankoop geen 25 à 30 t.h. van het totaal bedrag kunt betalen.

Doet nooit een nieuwe aankoop op afbetaling alvorens de voorgaande eerst *volledig* te hebben afbetaald.

Leest aandachtig al de bepalingen van het aankoopcontract vooraleer het te tekenen en indien nodig vraagt inlichtingen aan een bevoegd persoon.

Berekent het verschil tussen de prijs bij kontante aankoop en de « totale » prijs bij aankoop op afbetaling (voorschot en afbetalingen).

Met het doel een einde te stellen aan herhaalde administratieve verwikkelingen, zijn onze Gewestelijke Directies gedwongen strenger op te treden tegenover de agenten waarvan de bezoldiging het voorwerp uitmaakt van een beslag, voor nietuitvoering van een contract van aankoop op termijn.

# De jaarlijkse vergadering van de algemene Dienst voor Veiligheid

De Groep Vlaanderen bekomt nogmaals het laagste percentage van frekwentie : 3,4.

Tien ploegen werken meer dan één jaar zonder ongeval met werkverlet

**D**E inrichters van de vergadering van 1955 dienen van harte gelukkigewest. Niet alleen voor het vlot verloop van de plechtigheid en de gelukkige keuze van de filmen, maar ook omdat dit jaar de afvaardiging van het personeel werd uitgebreid en dat 20 agenten, komende van de vier hoeken van het land en behorende tot de winnende ploegen van de wedstrijd, aanwezig waren naast de afgevaardigden van de verschillende veiligheidscomité's van de Groepen.

De dag begon met de driemaandelijke vergadering van de Algemene Dienst voor Veiligheid, voorgezeten door de heer Borgerhoff, Hoofdinspecteur. Na afloop van de vergadering, rond 11 uur, werd onderstaande groepsfoto genomen, en op dat ogenblik liep de vergaderzaal stilaan vol met ambtenaren en bedienden van de verschillende Directies van het Hoofdbestuur.

Weldra doet graaf L. de Lichtervelde, Voorzitter van de Raad van Beheer, zijn intrede gevolgd van de heer Directeur-Generaal en de heer Van Lul, Inspecteur-Generaal. Ook de heren Leclercq en Roberti, Beheerders, vereerden de vergadering door hun aanwezigheid. Op de eerste rijen hadden eveneens plaats genomen de heer Chaudoir en de heer Roeseler, Hoofd van de Sociale Dienst van Brufina, die werden uitgenodigd.

De heer Van Lul, Inspecteur-Generaal, nam eerst het woord :

Dames en Heren,

Het is voor mij een eer en een waar genoegen hier, in ons midden, de hoogste personaliteiten van onze maatschappij te mogen begroeten.

Na gedurende een jaar standvastig in de weer te zijn geweest om overal een strijd zonder genade te voeren tegen de ongevallen, waar het ook zij, in de werkhuizen, op de sporen, op de treinen en zelfs op de weg van en naar het werk, steekt deze hoge belangstelling ons een hart onder de riem.

En als ik me tot U richt, waarde medewerkers in de veiligheid, dan is dat vooral omdat U de duizenden andere werkmakers vertegenwoordigt, die door hun dagelijkse bezigheid weerhouden zijn.

Mijnheer de Voorzitter,

Wanneer vóór enkele jaren, bij het einde van de oorlog, het mogelijk werd de ontwerpen met een sociaal karakter — en hier beogen wij vooral de verbetering van de werkvoorwaarden en de systematische organisatie van de veiligheid — te verwezenlijken, wist men dat de gevraagde inspanningen en offers niet aanstonds met succes zouden bekroond worden.

En nochtans er was geen gebrek noch aan stoutmoedigheid, noch aan werkkraft.

De werkmans trachten te interesseren aan zijn eigen veiligheid, en alzo inbreuk te moeten doen aan zijn gewoonten en tradities, is niet altijd een vraagstuk met eenvoudige en duidelijke oplossingen.

Vandaag bewijst de belangrijke vermindering van de ongevallen nogmaals dat het onwankelbaar geloof in de overwinning, die gij zonder ophouden hebt gepropageerd, ten zeerste gerechtvaardigd was.

Samen met het personeel delen wij in de vreugde, die deze plechtigheid U ongetwijfeld bezorgd en verheugen wij



De afgevaardigden van de winnende ploegen werden gefotografeerd enkele ogenblikken vóór de vergadering. — Voor Antwerpen : de hh. Vanden Broeck en Luyckx — Voor de Vlaanderen : de hh. Cortoy, Schoonooghe, Accou, Verbeke, De Cloedt en Barley — Voor Henegouwen : de hh. Lecomte en Deceulaer — Voor Luik : de hh. Baerten en D'Hauwer — Voor Brabant : de hh. Van Vaerenberg, Decré, Appelmans en De Wit — Voor Limburg : de hh. Bleux, Vroonen, Engelen en Venvenekenroy.

ons over de onder uw wijs en schrander beleid behaalde resultaten.

Wij zijn er U zeer dankbaar om.

Vervolgens richt de heer Van Lul zich tot de aanwezige beheerders en bedankt hen voor hun bewijs van sympathie.

Daarna wendt hij zich in volgende bewoordingen tot de heer Directeur-Generaal :

Als tolk van de leden van onze Comit es en Diensten voor Veiligheid, voel ik mij zeer gelukkig U een welverdiende hulde te brengen voor het plichtsgevoel waarmede U het hachelijke vraagstuk van het gevaar bij het werk hebt ter hand genomen.

Na 25 jaar doorgebracht te hebben in de Groepen, waar U in contact kwam met het personeel, was niemand beter geschikt om zich het materieel en moreel aspect van de pre-

ventie voor te stellen en te begrijpen en om de omvang van de technische en psychologische middelen ervan te bepalen.

Het is dan ook niet te verwonderen dat, onder uw hoge leiding, de jaren 1953-1954 zeer vruchtbaar waren en een mijlpaal vormen in de strijd, die wij onvermoeibaar voeren voor meer veiligheid.

Dames en Heren, Beste Medewerkers,

Vandaag is het bewijs geleverd dat, met wilskracht en vooral met goede wil, het succes in ons bereik ligt.

Wanneer wij morgen onze plaats zullen ingenomen hebben tussen onze werkmakers, zullen wij met genoegen terugdenken aan deze mooie dag en er nieuwe krachten in vinden voor de toekomst.

Voor 1955 zal onze leuze zijn : VOLHARDING EN WAAKZAAMHEID.

## Toespraak gehouden door Graaf Louis de Lichtervelde

Het is mij een waar genoegen opnieuw onder U te zijn om de plechtige uitreiking van de beloningen aan de laureaten van onze veiligheidswedstrijden voor te zitten.

Wanneer ik de afgevaardigden van de Algemene Dienst en van de Gewestelijke Comit es voor veiligheid begroet, denk ik tevens aan al degenen die, hoe dan ook, tijdens het verlopen dienstjaar tot het welslagen van de voorbehoedscampagne, welke tegen het gevaar en zijn ramspoedige gevolgen gevoerd werd, hebben bijgedragen.

Ik ben gelukkig de tolk te kunnen zijn van al de leden van de Raad van Beheer om, eens te meer, de pioniers en de bewerkers van die mooie campagne van solidariteit en broederlijke liefde van harte geluk te wensen.

Ik denk heel in het bijzonder aan de heer Van Lul, Inspecteur-Generaal, die de laatste tien jaar van zijn loopbaan aan dit werk gewijd heeft. Wij bieden hem, ter gelegenheid van zijn aanstaande pensioenstelling, onze erkentelijkheid aan voor zijn uitstekende diensten.

Onze waardering en dankbaarheid gaat eveneens, zonder onderscheid, naar al de leden van het personeel, namelijk :

- onze nederige werklieden, wier goed voorbeeld steeds heilzaam zal zijn voor hun werkmakers, die aan dezelfde gevaren zijn blootgesteld ;
- de overheidsagenten, waarvan de invloed en het gezag voornamelijk factoren uitmaken in de strijd die wij voeren, en
- de diensthooften, wier waakzaamheid en initiatief een zeer belangrijk element van wellukken uitmaakt.

Allen verdienen zij de dankbaarheid van de Maatschappij.

Door gehoor te geven aan mijn oproep van verleden jaar tot de medewerking van allen, hebt U het mogelijk gemaakt dat wij een nieuw zegebulletin boeken.



Graaf L. de Lichtervelde geeft een overzicht en de uitslagen van 8 jaar strijd tegen het ongeval.

Enkele cijfers zullen volstaan om de omvang er van in 't licht te stellen.

Sedert 1948, het jaar waarin de stelselmatige en georganiseerde campagne werd ingezet, is het jaarlijks aantal arbeidsongevallen met werkverlet achtereenvolgens gedaald van 1.085 tot 803 — 749 — 660 — 601 — 456 en 399, zegge respectievelijk 9,4 — 8,1 — 7,9 — 7,3 — 7 — 5,8 en 5,2 ongevallen per 100 arbeiders.

VAN 1948 TOT 1954  
DAALDE HET PERCENTAGE  
VAN FREKWENTIE  
VAN 42,3 TOT 22

De frekwentievoet overeenstemmend met het aantal ongevallen per miljoen uren blootstelling aan de risico's, is gedurende dezelfde periode teruggelopen van 42,3 tot 22.

Zulks betekent dat het aantal ongevallen voortdurend met een merk-

waardige regelmatigheid afneemt, zodat men op dit ogenblik kan zeggen dat de risico's die onze arbeiders bedreigen praktisch met de helft zijn verminderd in die tijdsperiode van 7 jaar hardnekkige en volhardende inspanningen.

Wat een dergelijke uitslag inhoudt aan vermeden lichamelijke en morele smarten, aan bespaarde zorgen, dat laat ik aan uw eigen oordeel over!

En nochtans, wanneer ik de statistieken van de Algemene Dienst naga, stel ik vast dat er redenen zijn om nog guntiger resultaten in de toekomst te verhoppen, ondanks steeds mogelijke tegenslag en de toeneming van de te overwinnen moeilijkheden naarmate het ongevalpercentage beter wordt.

Inderdaad, zo het aantal ongevallen nog slechts ongeveer 5 per 100 arbeiders bedraagt voor het gezamenlijke net, dan stellen wij vast dat dit resultaat vooral te danken is aan de groep der Vlaanderen, waar praktisch geen ongevallen meer voorkomen aangezien de verhouding per 100 agenten er nog slechts 0,85 is, terwijl andere groepen nog percentages van meer dan 7 boeken.

Weliswaar zijn die verschillen gedeeltelijk te verklaren door de verscheidenheid der risico's, maar ze moeten er, volgens mij, toe aanzetten volhardende inspanningen te doen, die de nationale percentvoet nog ten goede zal komen tot grote voldoening van al degenen die het leven en de gezondheid van onze arbeiders ter harte nemen.

Dat mooie beeld heeft, spijtig genoeg, voor 1954 een schaduwzijde.

Benevens enkele gevallen die gedeeltelijke invaliditeit hebben veroorzaakt, hadden wij drie dodelijke ongevallen te betreuren, waarvan  en toevallig en de twee andere overkomen aan een wisselwachter en aan een autobusbestuurder, die door autovoerders werden aangereden terwijl zij hun dagelijkse taak volbrachten.

Wij buigen eerbiedig voor die ongelukkige slachtoffers en delen in de droefheid van hun naastbestaanden.

Dat hun aandenken onder hun werkmakkers levendig blijve! Dat hun verdwijnen voor allen een les en een waarschuwing weze!

#### DE BESTE PERCENTAGES VAN FREKWENTIE

Over enkele ogenblikken zullen wij het genoeg hebben de laureaten van onze wedstrijden 1954 voor de beste frekwentiepercentages toe te juichen.

De dienst van de Beweging der Vlaanderen haalt het op zijn mededingers met de frekwentievoet van 3,3. Daar zich geen enkel ongeval met werkverlet heeft voorgedaan bij de dienst Weg en Werken van de Vlaanderen noch bij die van de Werkplaatzen van Limburg, is hun frekwentievoet nul.

Ten slotte komt de beker, toegekend voor het beste algemene percentage, voor de derde achtereenvolgende maal toe aan de Groep der Vlaanderen, met het cijfer 3,4.

Al gaan onze gelukwensen heden op bijzondere wijze naar de bekroonde Groepen, toch wil ik én de overwinnaars én de overwonnelingen er de stellige verzekering van geven dat ik ze in één zelfde hulde van sympathie omvat.

In een vorige toespraak heb ik de nadruk gelegd op zekere uitzichten van het probleem der voorkoming en ik heb, als een van de meest doeltreffende middelen om er het personeel aan te interesseren, aangehaald: het inrichten van competities en wedstrijden waaraan beloningen verbonden zijn.

#### DE GEMEENSCHAPPELIJKE ACTIE TEGEN HET GEVAAR

De wedstrijd, zo zegden we, is een sportieve vorm, zo typisch Belgisch, een spectaculaire vorm van gezamenlijke actie, die een echte wedijver teweegbrengt tussen ploegen die aan

dezelfde gevaren zijn blootgesteld en zelfs, in de schoot der ploegen, tussen ploegmaats.

De ondervinding van deze laatste twee jaren, gedurende dewelke zich een strijd leverde tussen ploegen, voor het grootste aantal opeenvolgende dagen zonder ongeval, heeft in de ruimste mate beantwoord aan de hoop die wij in dit middel hadden gesteld.

Dit jaar nog, op de 72 samengestelde ploegen, met een getalsterkte die, volgens de plaatselijke omstandigheden, schommelt tussen de 45 à 200 agenten, werden 60 ploegen, die wij hiervoor gelukwensen, om verschillende redenen beloofd, t.w.:

- 51 ploegen met 100 à 350 opeenvolgende dagen zonder ongeval met werkverlet,
- 9 ploegen met 400 à 730 dagen.

#### IN DE WERKHUIZEN EN DE DIENST WEG EN WERKEN :

- ploeg n<sup>o</sup> 5 der Vlaanderen, met . . . . . 106 agenten : 502 dagen zonder ongeval met werkverlet.
- ploeg n<sup>o</sup> 1 te Hasselt, met . . . . . 118 agenten : 386 dagen.
- ploeg n<sup>o</sup> 8 van Grimbergen - Dilbeek - Asse - Londerzeel, met . . . . . 61 agenten : 730 dagen.
- ploeg n<sup>o</sup> 6 van Het Rad - Leerbeek, met . . . . . 45 agenten : 372 dagen.

#### BIJ DE BEWEGING EN ALLERLEI :

- ploeg n<sup>o</sup> 2 van Mecheien - Rumst - Heist-op-den-Berg - Westerlo, met . . . . . 163 agenten : 389 dagen.
- ploeg n<sup>o</sup> 6 van Rocour - Bressoux, met . . . . . 116 agenten : 545 dagen.
- ploeg n<sup>o</sup> 4 van Kortrijk - Ieper - Moeskroen - Geluwe, met . . . . . 140 agenten : 412 dagen.
- ploeg n<sup>o</sup> 4 van Lanaken - Maaseik - Bilzen, met . . . . . 119 agenten : 443 dagen.
- ploeg n<sup>o</sup> 3 van Assebroek - Diksmuide - Koekelare - Poperinge - Veurne - Zvevezele, met . . . . . 117 agenten : 407 dagen.
- ploeg n<sup>o</sup> 2 van Jumet - Châtelet, met . . . . . 104 agenten : 431 dagen.

Die ploegen hebben de verrassingspremie die hun werd toegekend wel degelijk verdiend. Straks krijgen we de gelegenheid hun vertegenwoordigers op een applaus te onthalen.

Dergelijke successen bewijzen werkelijk dat onze arbeiders al dadelijk het doel van onze wedstrijden hebben begrepen: ze op een aangename en voortdurende wijze interesseren aan hun eigen veiligheid en er hen toe brengen er uit eigen beweging aan te beantwoorden.

Al schijnt de interesse van het personeel voor dit soort sportieve wedstrijden nog lang niet te zullen verzwakken, toch vernemen wij met genoegen dat de huidige formule verbeterd werd door toekenning van verhogingen der premieën voor de laureaat-ploegen waarvan de leden geen ongeval zullen hebben ondergaan op de weg naar of van het werk gedurende de beloofde periodes.

Het valt niet te betwijfelen dat die nieuwigheid een gelukkige weerslag zal hebben, daar de ongevallen op de

Wij betreuren de afzijdigheid van 12 ploegen — verleden jaar waren er 18. Wij raden hun opnieuw de voorzichtigheid en de waakzaamheid aan. Deze inspanning kan alleen met welukken worden beloofd.

#### TIEN PLOEGEN WERKEN MEER DAN EEN JAAR ZONDER ONGEVAL

Maar heden houden wij er aan onze bijzondere gelukwensen te richten tot de 10 ploegen die zich hebben onderscheiden door een volledige cyclus van ten minste één jaar te vóór brengen zonder ongeval met werkverlet. Dit zijn :



De h. Hoens, Directeur-Generaal, belicht bepaalde punten van de preventie.



De h. Van Lul, Inspecteur-Generaal, opent de vergadering.



De heer Thybaut, vergezeld van de heer Slabbinck, ontvangt de cheques van 7.500 en 12.500 fr. toegekend aan Weg en Werken en aan de Beweging (Groep Vlaanderen).



De heer Haenen ontvangt de cheque van 10.000 fr., beloning aan de Limburgse werkhuizen.

weg van of naar het werk gevaarlijk schijnen te willen toenemen ingevolge de ontwikkeling van het wegverkeer.

Alvorens te eindigen acht ik het nuttig terug te komen op enkele aspecten van de preventiecampagne, waarvan reeds spraak was in mijn vorige toespraken.

#### SCHAKELN WIJ DE MATERIELE OORZAKEN UIT

Uit de recente statistische inlichtingen kan worden opgemaakt dat het aantal ongevallen, te wijten aan materiële oorzaken, op merkelijke wijze aan 't afnemen zijn.

In dit verband willen wij er speciaal op wijzen dat het jaar 1954 gespaard bleef van ongevallen door val van ladderwagens, terwijl het gemiddelde der jaren '45 tot '50, vóór het nemen der speciale veiligheidsmaatregelen, 3 over 't algemeen zeer zware ongevallen bedroeg.

Het aantal gekwetsten aan ogen, handen en voeten, dat in 1953 nog respectievelijk 39, 121 en 103 bedroeg, was nog slechts 38, 116 en 61 in 1954.

Ziedaar betekenisvolle uitslagen, die op het actief dienen gerekend van de individuele voorzorgsmiddelen zoals brillen, riemen, handschoenen,

hoge schoenen, voorschoten, bestrijksels, enz., die wij onophoudelijk aanbevelen hebben. Orde en reinheid, evenals het systematisch onderhoud van de brillen en het gereedschap, zijn factoren die tot de goede uitslag bijdragen.

Ik dring er nog speciaal op aan dat onze technische diensten zich actief zouden toelagen op het zoeken naar en bijzonder op het uitwerken van oplossingen voor de problemen betreffende de veiligheid die hun worden voorgelegd.

Dit jaar hebben we nog een dertigtal ongevallen te betreuen, overkomen bij het aanhaken der kabels tussen motrices en aanhangwagens en het hanteren der handremmen. Dit cijfer kan en moet dus nog verminderen.

Die ongevallen vertegenwoordigen nagenoeg al de ongevallen die door een technische oplossing kunnen worden vermeden. De nodige bevoegdheden en de wil ontbreken zeker niet om ze voortaan uit te schakelen.

#### BESLUIT

Uit de ervaringen van het verleden kan een bemoedigende conclusie getrokken worden.



De vertegenwoordigers van de Groep Vlaanderen zien er stralend uit terwijl de Voorzitter aan de heer Slabbinck de beker, toegekend voor het beste percentage van frequentie (3,4), overhandigt.

Naarmate de preventie, het opzoeken van de eigenlijke oorzaken van ongevallen en de middelen om ze te verhelpen vooruitgaan, worden de gezegde toevallige en ook de aan technische oorzaken toe te schrijven ongevallen zeldzamer of zelfs volledig uitgeschakeld.

Reeds is de dag in 't verschiet waarop practisch al de ongevallen aan de menselijke factor zullen te wijten zijn.

Voortaan zal de strijd om meer veiligheid dus hoofdzakelijk op het plan van de menselijke betrekkingen gevoerd worden.

Dit is een zeer onvast terrein waar de actie niet meer van de stroeve grillen der stof zal afhangen, maar zich harmonisch aan de individuele of collectieve psychologie van onze arbeiders zal moeten aanpassen.

Doeltreffende actiemiddelen ontbreken hier niet.

Ze steunen vooral op de opvoedende propaganda, onder de vorm van spreekbeurten, voordrachten, gesprekken, leuzen, aanplakbrieven, bladen, brochuren, enz.; al die middelen verdienen in aanmerking te worden genomen.

Wij zullen er ons vandaag toe beperken vooral de nadruk te leggen op het belang dat wij hechten aan de propaganda door middel van de film. Het is inderdaad een bijzonder doeltreffend audio-visueel hulpmiddel, daar het tegelijk de twee zintuigen: het gehoor en het gezicht, treft. Bovendien geniet de kinema onder al zijn vormen ontegensprekelijk de gunst van de massa. Het is dan ook niet te verwonderen dat onze arbeiders dat soort actie op prijs stellen.

Ik zet er de bezielers vooral toe aan op die weg voort te gaan, door het projecteren van alle films die aan een behoefte van vorming of informatie beantwoorden.

Bij slot van rekening is het duidelijk dat de door de preventie gestelde problemen op de eerste plaats van sociale en menselijke aard zijn, waaruit de noodzakelijkheid blijkt van een oprechte en redelijke samenwerking tussen de chefs en hun personeel.

Die samenwerking zal een atmosfeer moeten scheppen van onderling begrip, goede wil, verstandhouding en discipline.

Wanneer eenmaal, op al de sporten van de ladder, dat streven naar beter, die geest van waakzaamheid en voorzichtigheid, die geestdriftige en betrouwbare mentaliteit tot uiting zal komen, die dag zal het welslagen verzekerd zijn.

Legt er U vooral op toe, waarde vrienden, U in die strijd van elke dag goed en begrijpend tegenover elkander aan te stellen.

Het is toch steeds langs het hart dat U uw werkmakers zult winnen voor de zaak van de preventie, die de Directie zo nauw met het ganse Personeel van de Nationale Maatschappij verbindt.

\*  
\*\*

De heer Hoens, Directeur-Generaal, wenst de winnaars van de veiligheidswedstrijd geluk. Na de bekomen resultaten te hebben opgesomd, legt hij de nadruk op de steeds toenemende verhoging van de ongevallen op de weg van en naar het werk. Op dit gebied is er een nieuwe beveiligingsmethode nodig, zowel op het technisch plan waar verschillende organismen doeltreffend kunnen tussenkomen, als op het psychologisch plan waar door opvoeding en propaganda resultaten kunnen bereikt worden.

De heer Directeur-Generaal feliciteert eveneens de heer Van Lul, Inspecteur-Generaal en Algemeen Diensthoofd van de Veiligheid, voor al de inspanningen die hij geleverd heeft, tijdens zijn lange loopbaan bij de Nationale Maatschappij, op het gebied van de veiligheid en het voorkomen van ongevallen. Deze loopbaan neemt spijtig genoeg, wegens het bereiken van de ouderdomsgrens, nog dit jaar een einde.

Er op wijzend dat gans de beveiligingsactie tot het voorkomen van ongevallen bij de Buurtspoorwegen het initiatief was van haar Voorzitter, Graaf Louis de Lichtervelde, kondigt de heer Directeur-Generaal de oprichting aan van een trofee die de naam zal dragen van degene die steeds een voorstander is geweest van de systematische organisatie van de veiligheid.

\*  
\*\*

Nadat de heer Directeur-Generaal in lovende bewoordingen zijn waardering had uitgesproken voor het werk van de heer Van Lul dankt deze, zeer bewogen, op zijn beurt de heer Hoens. Hij begint op humoristische toon doch iedereen voelt dat hij zeer aangedaan is door de herinnering aan zijn vroegere werkzaamheden en de zinspeling op zijn nakende opruststelling. Deze ontroering maakt zich ook meester van de deelnemers, zelfs van de 22 agenten die de heer

Van Lul misschien nog nooit hadden gezien, daar zij begrepen dat hij de spil is van dit prachtig werk voor het voorkomen van ongevallen en dat hij weldra de leiding in andere handen zal moeten overlaten.

De heer Van Lul brengt nogmaals hulde aan de beslissende invloed van de heer Voorzitter, wat een levendig applaus ontlokt.

\*  
\*\*

Daarna greep de uitreiking van de beloningen plaats met als apotheose de overhandiging, door de Voorzitter aan de heer Slabbinck, Afgevaardigde van de Vlaanderen, van een prachtig beker, die deze Groep voor de derde achtereenvolgende maal wegkaapt.

Na het academisch gedeelte werden twee uitstekende filmen over de veiligheid afgerold.

Zoals wij in het begin van ons reëlas reeds zegden was het een mooie dag voor de Veiligheid.



*Deze foto werd genomen tijdens het afrollen van een film.  
(Foto's Chantrenne.)*

# Een eenmeterspoor in Frans - Vlaanderen

TUSSEN de verschillende maatschappijen, die in Frankrijk spoorwegen exploiteren met de eigenschappen van een « buurtspoor », vermelden wij de S.N.C.F., de Société Générale des Chemins de Fer Economiques, la Compagnie des Chemins de Fer Départementaux (C.F.D.), les Chemins de Fer Economiques du Nord en la Compagnie Générale des Voies Ferrées d'Intérêt Local (V.F.I.L.), die o.m. de « Ligne des Flandres » (Hazebrouck en Bergues naar Hond schoote) exploiteert.

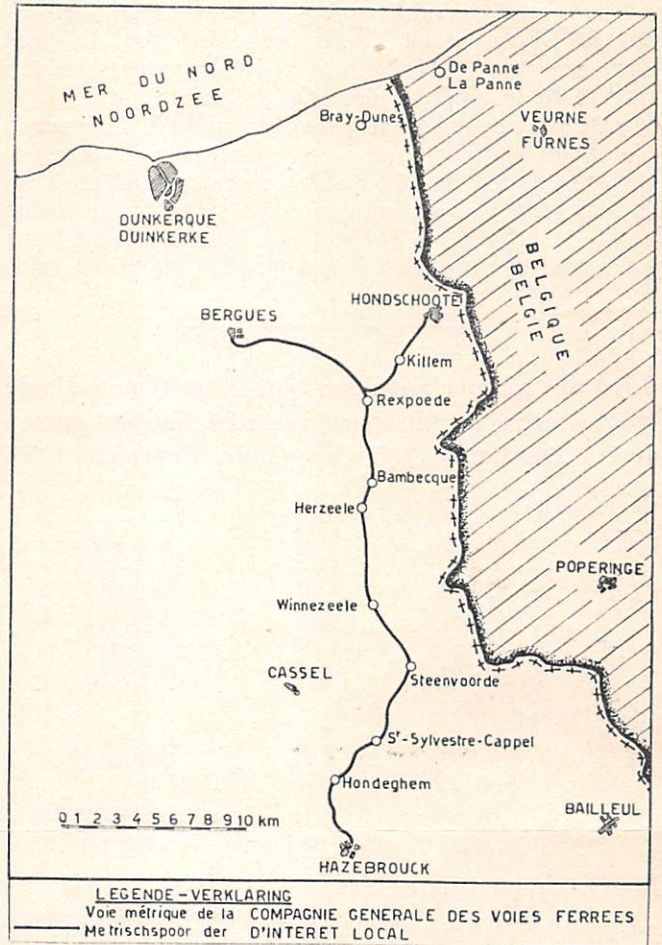
De lijn, aangelegd in 1893, werd naar het schijnt tot in 1914 geëxploiteerd door een vergunninghouder en daarna overgenomen door de V.F.I.L. Dus dezelfde politiek als die van de N.M.V.B. na 1918.

Vroeger strekte de lijn zich uit tot Bray-Dunes, een Franse badplaats op 5 km. van De Panne, maar de eerste wereldoorlog stelde hieraan een einde. De stationoverste van Hond schoote, die ons samen met de heer Bazin nuttige inlichtingen verschafte, herinnert zich nog goed het materieel van de N.M.V.B. dat tijdens de vijandelijkheden in zijn streek werd aangevoerd. Inderdaad de Buurtspoorwegsectie der Spoorwegen te velde, waarover een relaas verscheen in « Onze Buurtspoorwegen » (n° 47), had een verbinding aangelegd tussen Hond schoote en de buurtlijn van Houtem, een kleine Belgische gemeente waar van 1915 tot 1918 het Algemeen Hoofdkwartier gevestigd was.

Op het ogenblik omvat het wagenpark enkele locomotieven type 1.3.0, gebouwd in 1924 door de « Société Alsacienne de Construction Mécanique », te Belfort. Een van deze — de 5 — was in Augustus 1954 nog in goede staat. In het station van Herzelee (Fr.) daarentegen staat de 6, samen met andere wagens, te roesten.

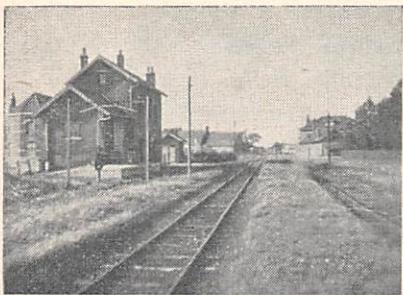
De « Ligne des Flandres » heeft ook twee locotracteurs (351-352), met een dubbele stuurpost en drie gekoppelde assen, in dienst. De lijn heeft slechts een spoor en loopt steeds op eigen bedding. De straal van de bochten overtreft deze van de N.M.V.B. De belangrijke overwegen nabij de stations van Steenvoorde en St-Sylvestre-Cappel zijn bewaakt. Behalve de agenten, die op zekere ogenblikken het verkeer regelen met gekleurde vlaggen, is er geen signalitie.

Al de stationsgebouwen hebben ongeveer dezelfde vorm; deze van Herzelee zijn de meest representatieve. De werkhuizen gelegen te Hazebrouck zijn sedert de laatste oorlog verdwenen. Sindsdien werd er een kleine voorlopige

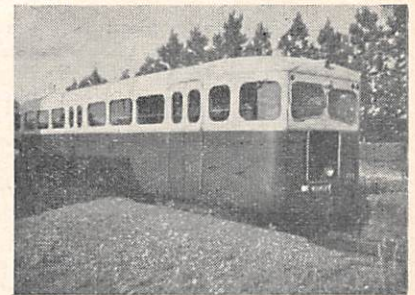
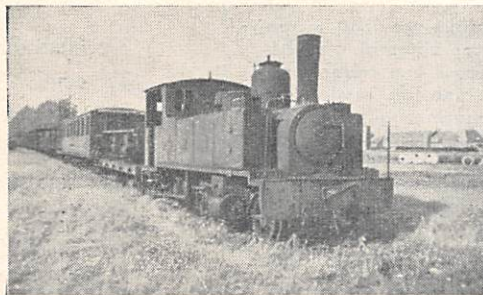


werkplaats ingericht naast het station van Hondseghem. De grote herstellingen worden gewoonlijk gedaan te Lumbes.

Het tarief is 6,25 Fr.fr. in 1<sup>ste</sup> kl. en 5 Fr.fr. in 2<sup>e</sup> kl. per km. Tussen de eindpunten te Hazebrouck en te Hond schoote zijn er 11 haltes, en het traject van 31 km. wordt afgelegd in 1 u. 06', dus met een gemiddelde snelheid van 28 km. De elektrische buurtlijn Knokke-Oostende verwezenlijkt een zelfde gemiddelde, tamelijk hoog vergeleken bij de andere elektrische lijnen, op een traject dat veel



Het station van Herzelee — Links verdwijnt de spoorauto in de verte; niet in de richting van Gewardsbergen of Sint-Lievens-Houtem, maar van Hond schoote. Want Herzelee ligt in Noord-Frankrijk en heeft niets gemeen met Herzele in Oost-Vlaanderen... tenzij misschien de bestaanonzekerheid van het metrisch spoor.



Spoorauto 402 — De motor is naast de bestuurderspost gemonteerd. Het dak is volledig vrij; men vindt er geen filters of radiatoren zoals bij de N.M.B.S. De verbrandingsgassen ontwijken onder het rijtuig.

gelijkenis vertoont met dit van de « Chemins de Fer des Flandres » o.m. het profiel, de afstand tussen de halten en een betrekkelijke onafhankelijkheid ten opzichte van het wegverkeer.

De toekomst van de lijn is niet erg rooskleurig. De reizigersdiensten werden op 1 Januari stopgezet. Sedert 1 Februari 1954 werden zij reeds afgeschaft op het baanvak Rexpoëde-Bergues, dat slechts open bleef voor stukgoed en wagenladingen. Merken wij op dat de goederendiensten in deze landbouwstreek niet belangrijk zijn.

Als slot nog enkele vergelijkingen met ons meterspoor. Het Frans materieel doet veel imponanter aan, niettegenstaande het feit dat de breedte ongeveer dezelfde is als bij ons (2,20 m.). De rijtuigen staan hoger op de wielen zodat de in het midden geplaatste buffer 20 cm. hoger komt, wat de veronderstelling onmogelijk maakt dat in de

oorlog 1914-1918 treinen zouden gereden hebben samengesteld uit materieel van de V.F.I.L. en van de N.M.V.B. De koppeling is trouwens ook verschillend. De vloer van de rijtuigen ligt ook hoger zodat twee treden voorzien waren en de kaaien enigszins werden verhoogd. De wielbanden zijn 3 cm. breder dan bij de buurtspoorwegen.

De verwezenlijkte snelheid, de belangrijkheid van de stations — iedere gemeente heeft er een —, de allure van het rollend materieel en van de sporen in het algemeen, doen meer denken aan een « kleine spoorweg » dan wel aan een « buurtspoorweg ».

Met genoeg publiceren wij deze bijdrage, die ons werd voorgelegd door een groep studenten, vrienden van de buurtspoorwegen, en die een klein blad uitgeven getiteld « Le Petit Vicinal ».

### Lijst der nieuwe rijtuigen type N en type S die de werkhuizen te Kuregem verlaten hebben tussen begin December 1954 en einde Februari 1955.

#### DECEMBER 1954.

Datum	Numer	Type	Bestemming
3	10482	N	Brussel
14	10483	N	Brussel
22	10484	N	Brussel
31	10485	N	Brussel

#### JANUARI 1955

8	10222	S	Brussel
13	10077	S	Luik
21	9743	S	Antwerpen
28	9672	S	Leuven

#### FEBRUARI 1955.

2	10164	S	Henegouwen
10	9765	S	Luik
19	9655	S	Antwerpen
26	10072	S	Brussel

### Het kleinste staatsspoor van de wereld

In artikel 6 van het Verdrag van Lateranen van 28 Februari 1929, gesloten tussen Italië en het Vaticaan, verplichtte Italië zich tot de bouw van het spoorwegstation « Citta del Vaticano » en van een spoorbaan met aansluiting aan het station « Rima S. Pietro » van de Italiaanse Spoorwegen. Op 2 October van hetzelfde jaar volgde de overgave aan de afgevaardigde van Vaticaanstad.

De verbindingslijn loopt over een viadukt van 140 m. en komt, door een grote poort in de oude ringmuur, rechtstreeks in de Pauselijke Staat. Er is eveneens een tunnel van 96 m.; onmiddellijk achter de poort staan de stationsgebouwen, die met hun travertijnssteen en marmerbekleding tot de schoonste van de wereld behoren. De vloeren, uit gekleurde marmer, zijn met wapens en versieringen, de wanden met rijk stukadoorwerk bekleed. De vloer en de wanden alleen kosten reeds meer dan een half miljoen lire, het gehele gebouw over de 4 miljoen.

Een andere merkwaardigheid; er is geen lokettenzaal, geen bagagebergplaats, in het geheel geen beweging, er rijden geen treinen.

De stationsgebouwen en de spoorweg worden enkel gebruikt ingeval een hoge gast het in zijn hoofd krijgt per trein een bezoek te brengen aan de Paus.

Overgenomen uit « Der öffentliche Verkehr ».

## Mislukt-geslaagd

De man, die steeds maar zucht en klaagt  
En ieders medelijden vraagt,

De man, die elke dag weer zegt :

« Voor zó iets is de tijd te slecht »,

De man, die steeds de toekomst vreest,

Verslapt van wil, verslapt van geest,

De man, die voor tegenslagen bukt...

Die man mislukt.

De man, die moedig voorwaarts schrijdt,

Die voor zijn moeilijkheden strijdt,

De man, die, als zijn werk mislukt,

Opnieuw begint met zijn product,

De man, die, ondanks tegenslag,

Vertrouwend doorzet, dag na dag,

Die werkt en wikt en weegt en waagt...

Die kerel slaagt !

De man, die somber vóór zich ziet,

En enkel storm vreest in 't verschiep,

De man, benauwd voor tegenwind,

Die dus maar liever niet begint,

De man, wie steeds de moed ontzinkt

En die op twee gedachten hinkt,

De man, die zó door 't leven krukt ..

Die man mislukt !

De man, die altijd goed gestedend,

De tanden op elkander klemt,

Die niet naar verre wolken staart,

Maar die zijn eigen koers bevaart,

De man, die, als hij soms eens faalt,

Niet wordt ontmoedigd, maar gestaald,

Die man, die volhoudt, onversaagd...

Die kerel slaagt !

(Uit het zakenmaandblad Succes,  
Den Haag — Antwerpen.)