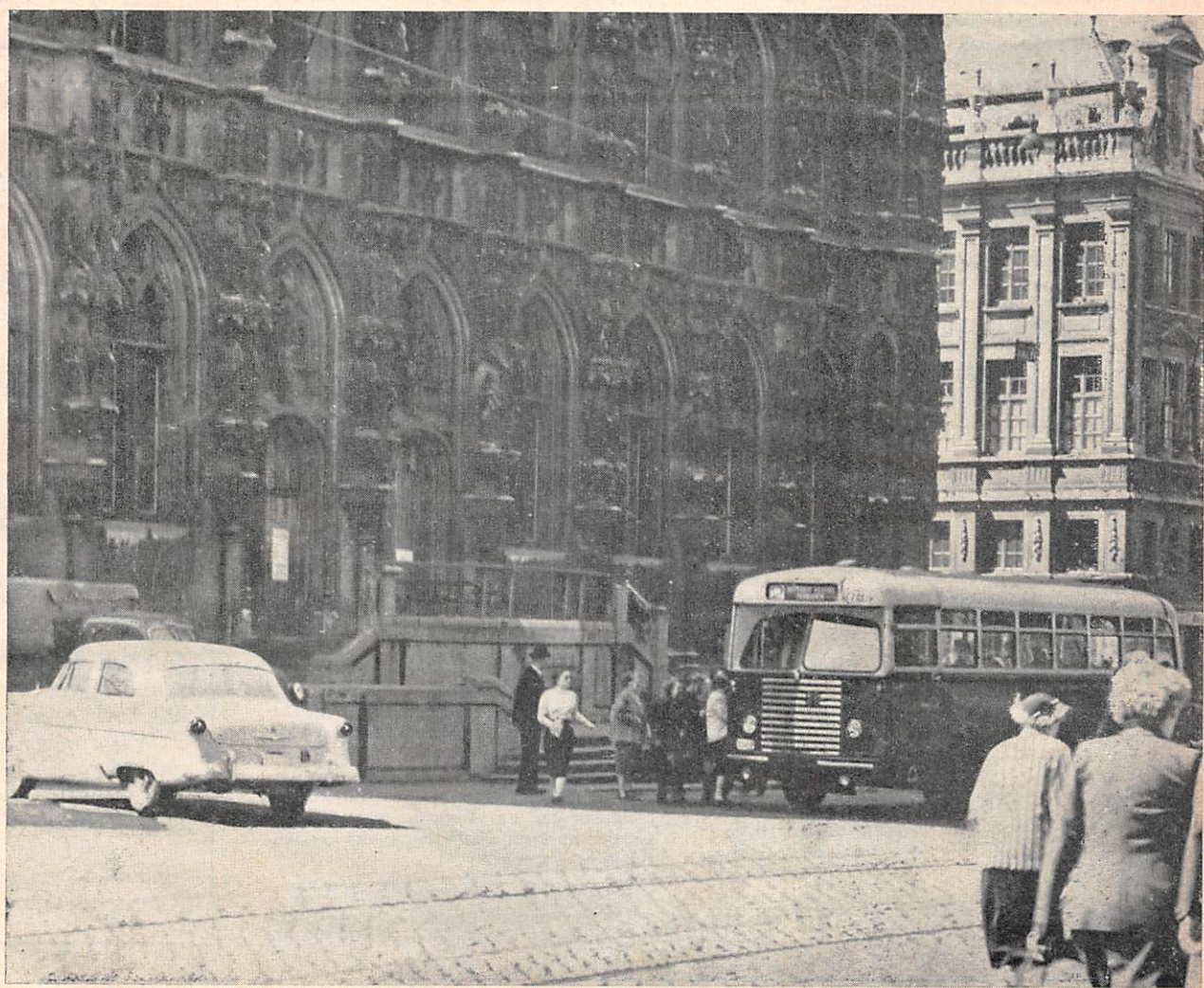


ONZE



BUURTSPOORWEGEN



Een autobus van de lijn 2 (Beneden-Kessel - Terbank) vóór het Leuvens stadhuis

(Foto Gilliams.)

Onze bijdrage tot het toeristisch seizoen in de Ardennen

DE lange periode van mooi weder, waarmede wij deze Zomer werden bedeeld, heeft veel bijgedragen tot de uitstekende resultaten geboekt op toeristisch gebied.

De Ardennen hebben zonder twijfel hun aandeel gehad in de toeristische bedrijvigheid, maar wat het gebruik van de lijnen van de N.M.V.B. in deze streek betreft, MOETEN WIJ ONS GEEN ILLUSIES MAKEN. Het merendeel van de reizigers, die rust en kalmte zoeken in de bossen, doen de verplaatsing per auto en wij stellen vast dat, behoudens de lijnen van Bouillon, La Roche en Han, de toevoer van reizigers gedurende de Zomer met moeite de afwezigheid van onze schoolabonnenten dekt.

Het is mogelijk dat de electrificatie van de spoorlijn Brussel-Aarlen, met de daarbijhorende inkorting van de rittijd, en het inleggen van meer comfortabele 3de-klasse-rijtuigen, het aantal reizigers zal doen toenemen. Intussen zijn de statistieken daar, die onweerlegbaar aantonen dat de hotels en pensions in de Ardennen een getrouw cliënteel behouden.

Wij zijn echter van mening dat het publiek in het algemeen niet genoeg op de hoogte is van de wijze waarop de buurtspoorwegen een uitgestrekt net van autobus- en spoorautolijnen hebben uitgebreid en verbeterd; deze dringen door tot in de verste hoeken en vergemakkelijken alzo de wandelingen en uitstappen vanuit een toeristisch centrum. Hieronder brengen wij de verschillende wijzigingen die de laatste tijd werden aangebracht aan de buurtlijnen in Luxemburg, zodat het personeel de reizigers en de personen uit hun omgeving kan inlichten.

DE STREEK VAN MARTELANGE

Het dorpje Martelange ontvangt nog steeds talrijke getrouwen, aangetrokken door de excursiemogelijkheden in het Groot-Hertogdom, maar te weinig toeristen maken gebruik van onze lijnen Martelange-Aarlen en Martelange-Bastenaken.

Hier vooral wegen de toeristische ontvangsten niet op tegen de ontvangsten van de schoolabonnementen.

De lijn Martelange-Bastenaken wordt nog enkel geëxploiteerd met spoorauto's :

Onze Buurtspoorwegen

Tweemaandelijks tijdschrift uitgegeven door de N.M.V.B.

Aangesloten bij de Vereniging van Belgische Personeelsbladen

Opstelraad : 14, Wetenschapstraat, 14, BRUSSEL

Tel. : 11.52.56 — Post : 135

Oplage : 6.200 ex.

Prijs van het abonnement voor niet-personeelsleden :

België 25 fr.
Buitenland 30 fr.

Drukkerij : GRAPHICA, Brussel

de toegevoegde autobusdienst werd afgeschaft met ingang van 2 October.

LIJN MELREUX-LA ROCHE

De bezorgdheid van de Directie ging vooral naar deze lijn; zo werden vóór het begin van het toeristisch seizoen, twee grote bogie-spoorauto's, die vroeger dienst deden op de lijn Tongeren-Maaseik, daarheen gezonden. De foto's van dit materieel verschenen reeds vroeger in ons blad. Voegen wij er aan toe dat de sleepwagens in geel en rood geschilderd werden in navolging van de autobussen, en dat deze gerieflijke treinstellen ten zeerste gewaardeerd worden door de cliënteel, die steeds de weg terugvindt naar de hotels van Hotton, Rendoux, Marcourt en La Roche.

Deze laatste stad, volledig verwoest tijdens de oorlog, werd heropgebouwd en aangepast aan de eisen van het hedendaags toerisme. De stedevoerders hebben begrepen dat de toeristen van 1955 het natuurlijk vinden, en zelfs eisen, in het hart van de Ardennen luxueuse pâtisseries, moderne café's en zelfs een bioscoop te vinden.

Dit jaar werd ook een helioperdienst ingericht, maar de meeste reizigers worden te La Roche aangevoerd met autobussen, die er op alle uren van de dag stilsthouden. De autobussen van de buurtspoorwegen, die naar verschillende richtingen uitzwermen, bieden de verlofgangers talrijke excursiemogelijkheden in de omgeving. La Roche is insgelijks door een autobusdienst verbonden met het station van Marloie (spoorlijn n° 162).

DE STREEK VAN HOUFFALIZE

Op de lijn Houffalize-Bourcy rijden in de Zomer nog slechts drie gemengde-treinen.

Houffalize, die autobusverbindingen heeft met Bastenaken, Gouvy en Marloie, wist eveneens voordeel te halen uit de wederopbouw en heeft alzo zijn vroegere welvaart herwonnen.

Twee autobusdiensten per dag verzekeren de verbinding met Luik en deze lijn kende een grote toeloop van reizigers; evenzo genieten er de vakantie-gangers van de nieuwe verbinding naar Libramont langs Amberloup.

DE STREEK VAN BOUILLON

Aan de spoorlijn Paliseul-Bouillon werd tijdens het seizoen een autobusdienst toegevoegd en op de lijn Bouillon-Corbion werden de spoordiensten definitief vervangen door een autobusdienst.

Melden wij ook dat de nieuwe autobusdienst Libramont-Bouillon een grote verbetering was voor de talrijke vrienden van Bouillon, die aldus op een snellere en gemakkelijker wijze de boorden van de Semois konden bereiken.

HET NET VAN WELLIN

De vroegere spoorlijnen Rochefort-Wellin, Grupont-Wellin en Wellin-Daverdisse worden thans met autobussen geëxploiteerd.

De lijn van Han s/Lesse is trouw gebleven aan de spoorauto; gedurende de maanden Juli en Augustus van dit jaar werden op dit kort baanvak, 93.306 reizigers vervoerd.

HET NET VAN FLORENVILLE

Dit net omvat, naast een reeks autobuslijnen, die de vallei van de Semois

door kruisen, een toeristische rondrit, die in de zomermaanden alle Woensdagen plaats heeft. Dit jaar, dank zij het mooi weder, waren met uitzondering van de eerste en de laatste week de autobussen telkens volledig bezet.

Wij konden enkele echo's opvangen van de meningen der reizigers. Naar het schijnt zouden de motoren van onze « Chausson » te veel gerucht maken en sommige reizigers betreuen het dat er geen « micro » geplaatst is in de autobussen, die de rondrit doen, alsook in deze die de dienst Florenville-Grot van Han verzekeren.

Zonder op de schikkingen, die eventueel door de plaatselijke Directie zullen genomen worden, te willen vooruit lopen, vermoeden wij dat de huidige voertuigen geleidelijk zullen vervangen worden door andere met sterkere motoren en beter aangepast aan de bodem gesteldheden van de streek.

**

Dit alles geeft een gedachte van het werk van onze collega's in de Ardennen tijdens het toeristische seizoen. Z moeten dikwijls « afgezonderd » werken en op grote afstanden van hun standplaats. In de Zomer zijn hun zorgen dezelfde als deze van de andere autobusbesteders van de N.M.V.B., maar nu, aan de drempel van het slechte seizoen, wensen wij hen dat het offensief van « Generaal Winter » kort en niet te hevig zal zijn.

VOORRANG EN HOFFELIJKHEID

Tijdens de veertiendaagse voor Hooffelijkheid en Veiligheid liet het Comité van Luik ons weten dat onze autobusbestuurder Hérimon Louis opgemerkt werd wegens zijn voorbeeldige houding.

De heer Hérimon, die de autobus met plaat 1630 P. bestuurde, reed op de place Saint-Lambert.

Het verslag van het Comité, waarvan de leden op verschillende plaatsen van de stad waren opgesteld, meldt dat de bestuurder, die voorrang genoot, 3 à 4 voertuigen komende uit de rue Général Jacques liet passeren om alzo deze verkeersader vrij te maken.

Wij zijn ervan overtuigd dat dergelijk gebaar van hoffelijkheid meer voorkomt; ook stellen wij met voldoening vast dat de houding van ons personeel ge-waardeerd wordt.

De Heer R. Van Lul, Inspecteur - Generaal, verlaat ons



DE h. Van Lul, Inspecteur-Generaal, heeft de ouderdomsgrens bereikt en ging op 6 September 1955 op rust na meer dan 30 jaar goede en loyale diensten bij de N.M.V.B.

In Juli 1914 behaalde hij het diploma van Burgerlijk Ingenieur aan de Universiteit van Gent en kort nadien werd hij gemobiliseerd als militaan van 1910.

Naar het front vertrokken als eenvoudig soldaat, maakte hij gans de veldtocht mee en kwam hij terug met de graad van kapitein van de Genie.

De h. Van Lul stelde er prijs op met de oudrijders van 1914-18 te spreken over de oorlogswederwaardigheden. Hij nam deel aan de slag van Sint-Margriete-Houtem (18 Augustus 1914), van de Nete (beleg van Antwerpen), van de brug van Schoorboke (IJzerslag), aan het offensief van Diksmuide (1917) en de veldslagen van Moorslede en van de Leie tijdens het offensief van 1918.

Nauwelijks gedemobiliseerd kwam hij aan de N.M.V.B.

Gehecht aan de Provinciale Dienst van Brugge onderscheidde hij zich bij de heropbouw van het net in de Vlaanderen, dat omzeggens gans vernietigd werd door oorlogsfeiten. Hij maakte de studie van het baanvak op Belgisch grondgebied, van de internationale lijn Breskens-Duinkerken, doorheen de duinen.

Bij de voltooiing van deze werken werd hij in 1927 overgeplaatst naar de Provinciale Dienst van Weg en Werken van Luik, die op dit ogenblik onze drie oostelijke provincies groepeerde. Daar bracht hij tot

een goed einde, de studie en de bouw van de elektrische lijnen Hasselt-Genk, Verviers-Dolhain-Eupen, evenals de elektrificatie van de lijnen van Luik naar Tongeren, Sint-Truiden en Bitsingen. Hij droeg ook veel bij tot de uitbreiding van het plaatselijk net in het Luikse ter gelegenheid van de tentoonstelling van 1930.

In Luxemburg echter, werd het ontwerp van de lijn Laroche-Baconfoy die, op toeristisch gebied, de mooiste van 't land moest worden, niet uitgevoerd.

De h. Van Lul ging dan over naar het Hoofdbestuur, waar hij actief deelnam aan de ontwikkeling van de autobuslijnen. Op dit ogenblik was hij voorstander van een « Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen en autobussen van België ».

In 1940 bleef de h. Van Lul op zijn post en met zijn ondervinding in het domein van Weg en Werken zorgde hij aanstonds voor de herstelling van de spoorverbinding Brussel-Luik, die in de vorige oorlog zoveel diensten bewezen had aan de bevolking.

Wanneer de beperkingen, opgelegd door de bezetter, zich lieten voelen, aanvaardde hij de gevaarlijke post van Diensthoofd van de Contingenten, waardoor hij tweemaal werd aangehouden en net aan de wegvoering kon ontsnappen.

Na de Bevrijding, deed de Raad van Beheer op hem beroep voor de verwezenlijking van een uitgebreid programma van administratieve en sociale hervormingen, ontworpen door de Voorzitter, Graaf L. de Lichtervelde en wijlen de h. Leon Jacobs, Directeur-Generaal.

Aangeduid om de zopas gestichte post van Inspecteur-Generaal te bekleden op 1 Januari 1945, zocht hij zich aan het werk om door dik en door dun een oplossing te vinden voor de talrijke problemen die een dergelijke opdracht stelde.

De Directies van het Hoofdbestuur zouden in het nieuw gebouw, lokalen bezetten gebouwd volgens zijn opvattingen van een efficiënte organisatie.

Hij omringde zich met medewerkers, die gewonnen waren voor deze nieuwe gedachten en die hij opleidde voor hun taak.

Nieuwe diensten, aangepast aan de moderne tendens, werden in het leven geroepen zoals de Dienst van het Personeel, de Sociale Dienst, de Medico-Psychotechnische Dienst, de Dienst voor Opleiding.

Deze nieuwe administratieve organisatie werd aanstonds opgemerkt en bewonderd door andere inrichtingen.

De h. Van Lul zocht in alles de eenvoudige oplossing volgens het gezond verstand. Vandaar zijn neiging de werkmethode uniform te maken en het bureelwerk machinaal in te richten. Hij verzette zich vastberaden tegen de routine. Nochtans moet voor hem de organisatie slechts een middel zijn en niet een doel.

De strijd tegen de ongevallen werd door hem hardhandig aangevat. Men zal zich herinneren dat hij het eerste Algemeen Diensthoofd voor Veiligheid was, en er is geen enkel agent van de N.M.V.B. die de resultaten en de aanzienlijke vermindering van de arbeidsongevallen, bekomen sedert 1945, niet kent.

Tijdens de jaarlijkse vergadering van de Algemene Dienst voor Veiligheid, gehouden op 24 Februari 1955, brachten de h. Voorzitter van de Raad van Beheer en de h. Directeur-Generaal hem een welverdiende hulde.

« Onze Buurtspoorwegen » wil er ook aan herinneren dat hij zijn stichter is. Inderdaad, het eerste artikel van het eerste nummer van « Onze Buurtspoorwegen » is van zijn hand en in zijn oproep tot samenwerking en goede wil herkennen wij de mens.

Het uitgebreid reorganisatiewerk, waarbij hij bestendig af te rekenen had met persoonlijke opvattingen, verliep niet zonder wrijvingen; maar steeds wist hij zijn agenten te verdedigen en door zijn vastberadenheid gelukte hij erin hun de overtuiging te geven die bergen verzet. Anderzijds, leerden zijn medewerkers hem vlug kennen; zijn karakter, zijn veelzijdigheid bij het werk, en... zijn fijne speurzin waar-

door hij onmiddellijk de vinger kon leggen op een missing wanneer hij vlug een verslag van een twintigtal bladzijden doorbladerde. Wij zijn er ook van verzekerd dat in de toekomst zijn gezegden en uitdrukkingen en sommige pittige anecdoten nog zullen aangehaald worden.

Zijn persoonlijkheid heeft gedurende de laatste tien jaren een stempel gedrukt op het leven van het Hoofdbestuur, en de h. Van Lul kan met fierheid de veranderingen bewonderen die aangebracht werden aan de innerlijke organisatie van onze Maatschappij.

De h. Van Lul, Commandeur in de Kroonorde en drager van talrijke militaire eretekens, is gemachtigd de eretitel van zijn functies te dragen.

Wij wensen dat hij nog lang en ten volle mag genieten van een welverdiende rust.

ONZE BEROEPSOPLEIDING

De agenten in actieve dienst kunnen kosteloos de cursussen per briefwisseling volgen, die door de Directie van het Personeel georganiseerd worden.

Deze cursussen hebben voor doel de agenten in de uitoefening van hun functies bij te staan, door hun algemene ontwikkeling en hun beroepskennis uit te breiden.

Een studiegetuigschrift wordt de leerling overhandigd die geregeld de bij de lessen gevoegde vragenlijsten beantwoordde, en dit wordt vermeld in zijn persoonlijk dossier.

Momenteel is de lijst der cursussen als volgt :

● **Cursus 1-1 : De Buurtspoorwegen.**

Er werd voor een afzonderlijke druk van de Organieke Wet en van de Statuten der N.M.V.B. gezorgd. Deze wordt aan alle in actieve dienst zijnde leerlingen en oud-leerlingen van de Exploitatiegroepen gestuurd die het getuigschrift van cursus 1-1 hebben bekomen.

Deze brochure wordt voortaan beschouwd als bijlage tot cursus 1-1.

● **Cursus 1-2 : De Wetenschappelijke Inrichting van de Arbeid.**

Deze cursus zal herzien en bijgewerkt worden.

● **Cursus 1-7 : Algemene Boekhouding.**

Deze cursus wordt vervangen door cursussen 7-1 en 7-2 (zie verder).

● **Cursus 1-8 : Het Burgerlijk Recht.**

● **Cursus 3-3 : Luchtlijnen en uitrustingen voor spoorbanen met elektrische tractie.**

Hoofdstuk VII van het 2de deel is verschenen.

● **Cursus 3-6 : De Automobiel.**

Het 4de deel (hoofdstuk IV) is verschenen.

● **Cursus 7-1 : De Handelsboekhouding.**

Deze cursus vervangt cursus 1-7. Hij bevat bovendien begrippen over het handelsrecht.

De leerlingen en oud-leerlingen die nog in actieve dienst zijn en het studiegetuigschrift van cursus 1-7 bewakemen, kunnen deze tweede uitgave gratis bekomen op aanvraag gericht, vóór 1 Januari 1956, aan de Directie van het Personeel.

● **Cursus 7-2 : De Boekhouding der Vennootschappen.**

Deze cursus vult cursus 7-1 aan. Hij vormt met deze een voorbereidende studie op de cursus over de Boekhouding der N.M.V.B. die later zal verschijnen.

● **Cursus 8-5 : Het Fiscaal Recht.**

Deze cursus verschijnt volgend jaar. Voor veel agenten zal hij een belangrijke hulp betekenen in dienstzaken. Voor allen, zal hij de leidraad zijn, die men naslaat in de verschillende levensomstandigheden waarbij de belastingswetten een rol spelen (belastingen, registraties, nalatenschappen, enz...).

INSCHRIJVINGEN

DE INSCHRIJVINGEN OP DE CURSUSSEN MOETEN GERICHT WORDEN TOT DE DIRECTIE VAN HET PERSONEEL DER N.M.V.B., 14, WETENSCHAPSTRAAT, BRUSSEL.

HET IDENTIFICATIENUMMER VAN DE AGENT MOET OP DE AANVRAAG VERMELD WORDEN.

TAALEERGANGEN

Wij herinneren er aan dat de Directie van het Personeel geen taalleergangen ter verspreiding drukt.

Inderdaad, het Ministerie van Verkeerswezen richt ieder jaar cursussen in de Nederlandse, Franse en Duitse taal in, die gegeven worden in verscheidene steden en gemeenten van het land. Daar deze cursussen drie graden omvatten, heeft ieder agent der N.M.V.B., waarvan de inschrijving gerechtvaardigd wordt door redenen die met de dienst betrekking hebben, de gelegenheid een taal naar keuze aan te leren of er zijn kennis van te verbeteren. De Nationale Maatschappij neemt de kosten van deze cursussen ten haren laste.

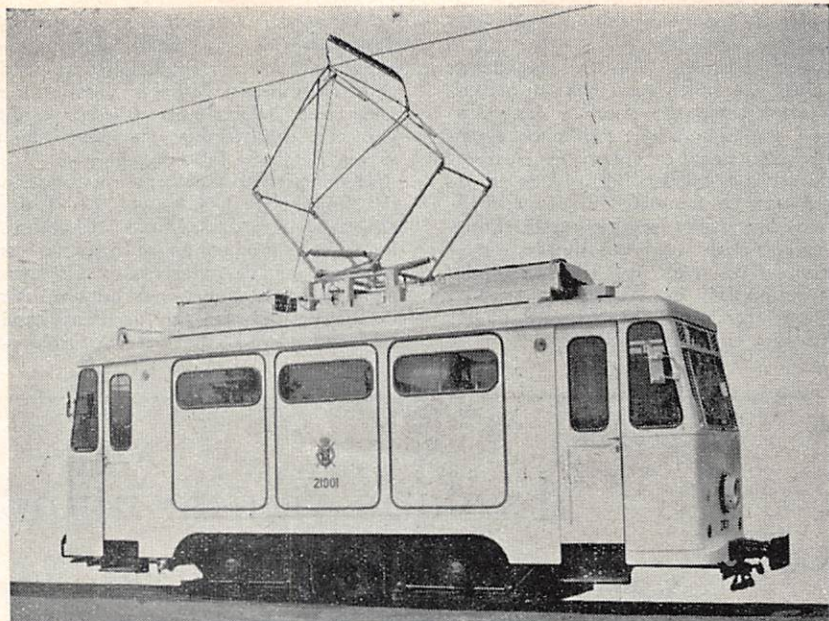
Voor de inschrijving op deze laatste cursussen, moeten de agenten de richtlijnen volgen die ieder jaar in de maand Augustus verstrekt worden in de burelen, stelplaatsen en werkhuisen.

HET WERKTUIG-DOSSIER

In n° 55 van « Onze Buurtspoorwegen », onder de titel : « Ter aandacht van onze werkhuisagenten » werd vermeld dat een brochure « Het Werktuig-dossier » zou verschijnen.

Wij herinneren er de werkhuisagenten aan, alsook deze agenten waarvan de functies of het beroep in betrekking staan met werktuigmachines, dat zij dit boekje kosteloos kunnen verkrijgen op aanvraag gericht tot de heer Directeur-Generaal van de N.M.V.B., 14, Wetenschapstraat, te Brussel.

Het rijtuig met draaiende slijpstenen N^r 21.001



Het eerste motorrijtuig met draaiende slijpstenen in dienst in België, voor het bestrijden van de golfvormige sleet der spoorstaven.

Een tweetal jaren geleden (O. B., n^r 47), trokken wij aandacht van onze lezers op het eigenaardig verschijnsel van de «golfvormige sleet der spoorstaven». Het gaat hier om uitsteeksels die zich aan de rijoppervlakte vertonen en die geleidelijk aan kleine overlange staafjes vormen.

In dezelfde bijdrage maakten wij melding dat in de stelplaats Eugies een slijptruck en een motorrijtuig met schaafschoenen werd gebouwd.

Sedertdien heeft de N.M.V.B. de strijd tegen de golfvormige sleet verder doorgezet. Alzo werden in de werkhuizen van Merksem drie elektrische motorpakwagens (n^r 9956 - 9959 - 9964) omgebouwd in motorrijtuigen voor het schaven van

de sporen; zij dragen nu de nummers 21003 - 21004 - 21005 en werden respectievelijk afgestaan aan de Groepen Brabant, Luik en Antwerpen.

Deze rijtuigen kunnen met behulp van schaafschoenen de sporen over grote afstand effenen; nochtans kunnen zij niet gebruikt worden voor bochten met kleine straal, voor spoorapparaten en railgroeven. En het heeft nochtans belang deze groeven, namelijk deze van de spoorapparaten, te schaven.

Het motorrijtuig met schaafschoenen

blijkt echter eveneens weinig economisch te zijn voor het slijpen van zeer korte baanvakken, die sterk «gegolfd» zijn.

Daarom werd in 1954 aan de maatschappij «Forges, Usines et Fonderies de Haine-St-Pierre» een bestelling gedaan van een rijtuig met draaiende slijpstenen (zie foto); het draagt het nummer 21.001.

Het hoofdbestanddeel bestaat uit twee slijpstenen met slijpmiddel in een bakelieten bindmiddel en met horizontale as. Zij worden door motoren bewogen, die ze op een omtreksnelheid van 45 m/sec kunnen brengen.

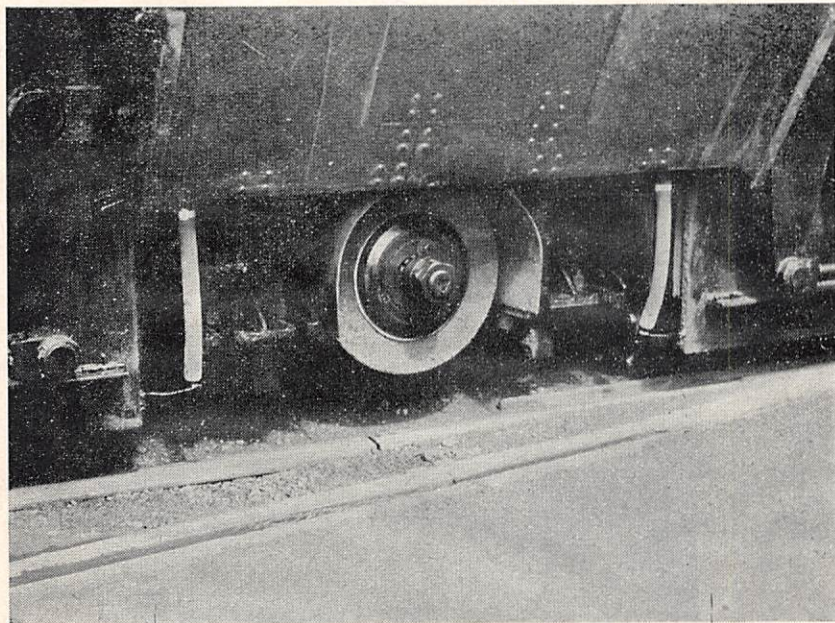
De verticale stand van iedere slijpsteen wordt vastgesteld t.o.v. van twee schoenen, die vast op het slijpblok opgesteld staan en waarvan de sleet in dienst dezelfde is als deze van de slijpsteen. Een apparaat laat toe de slijpstenen zijdelings te verplaatsen bij het nemen van bochten.

Bovendien kan men door middel van verschillende slijpstenen, hetzij het rijvlak van de rails, hetzij de bodem van de groeven, hetzij de kop van de tegenrails slijpen. De twee slijpstellen links en rechts van het motorrijtuig zijn onderling onafhankelijk. Het heffen en zakken van de stenen gebeurt hydraulisch.

Een transformatorgroep levert aan de tractiemotoren een gelijkstroom van 24 V. voor de ralengang tijdens het slijpen (2 à 3 km/u.).

Is er in de railgroef overmatig vuil afgezet, dan kan dit vóór het slijpen weggespoeld worden door een bespuiting onder druk. De doeltreffendheid van de slijping kan juist berekend worden, dank zij de regel van Neuweiler, die sinds lang door onze diensten wordt gebruikt.

Dit toestel registreert op geparaffineerd papier, de verplaatsingen van een wielte



De slijpsteen wordt neergelaten en draait op grote snelheid, terwijl het rijtuig zeer langzaam rijdt.

dat over de spoorstaaf rolt en er alle misvormingen van volgt.

Sedert maanden werden statistieken gemaakt, die zuilen verzameld en gecommentarieerd worden door de heer Hanappe, Hoofdingenieur, ten behoeve van personaliteiten uit de spoorweg- en trammiddens, die enkele tijd geleden in de streek van La Louvière de proeven hebben medegemaakt met het eerste rijtuig, en waartussen afgevaardigden opgemerkt werden van het Ministerie van Verkeerswezen, de N.M.B.S., de S.N.C.F., de tramwegen van Rijsel-Roubaix-Tourcoing en de M.I.V.B.

Wij zegden reeds dat de Hamburgse Tramwegen de enige maatschappij in Europa was, die een rijtuig met draaiende slijpstenen bezat; derhalve begrijpt men beter welk belang moet gehecht worden aan een gelijkaardige machine onlangs in een Belgische fabriek gebouwd.

Het baart dan ook geen verwondering dat ondernemingen, zoals de Franse spoorwegen en de N.M.B.S., belang stellen in deze proefnemingen, daar het verschijnsel van de golfvormige sleet eveneens de grote spoorwegen aantast. Alzo deelde de directie van de Pennsylvania Railroad (V.S.), die een uitgebreid net

exploiteert, aan de heer Hanappe mede, dat zij 16 slijprijtuigen bezit elk uitgerust met 2 groepen van 3 planetaire slijpstenen, wat hen toelaat, met goed gevolg, 2 treinen te vormen met 8 slijprijtuigen. Zoals men ziet, hechten de Amerikanen eveneens een groot belang aan het slijpen van de spoorstaven.

De Buurtspoorwegen bezitten met deze wagen een uitzonderlijk werktuig waarvan de mogelijkheden, nog onvoldoende gekend, met belangstelling gevolgd worden door de voornaamste spoorwegmaatschappijen van België en Frankrijk.

Evolutie van de hulpdiensten van de luchtlijn in de Groep Brussel

Wanneer de eerste elektrische lijnen in dienst werden gesteld gebruikte men voor de herstellingen van de luchtlijn een kar met vaste toren, getrokken door een paard voor die gelegenheid gehuurd.

Nadien waren het handkarren met een schuifladder en voorzien van twee wielstellen, een om op de sporen te rijden en een voor de weg. Men kon er sneller mee werken dan met de vorige, daar de kar aan de buffer van een motorrijtuig kon vastgemaakt worden tot op de plaats waar de herstelling moest uitgevoerd worden, of tot waar de stroom onderbroken was om dan met de hand verder geduwd te worden.

Rond 1920-21 werd de eerste auto-ladderwagen (n° 1) van het type Pipe in gebruik genomen. De houten toren werd door middel van kabels en een krukas omhoog gehesen. Het bovenste deel van de toren was voorzien van een vast platform en twee beweegbare zijdelingse leuning.

In 1926 werden twee andere auto-ladderwagens van het merk Bovy aangekocht. De voornaamste verbetering was het aanbrengen van het draaiende platform, maar de beweging moest nog van buitenaf geschieden.

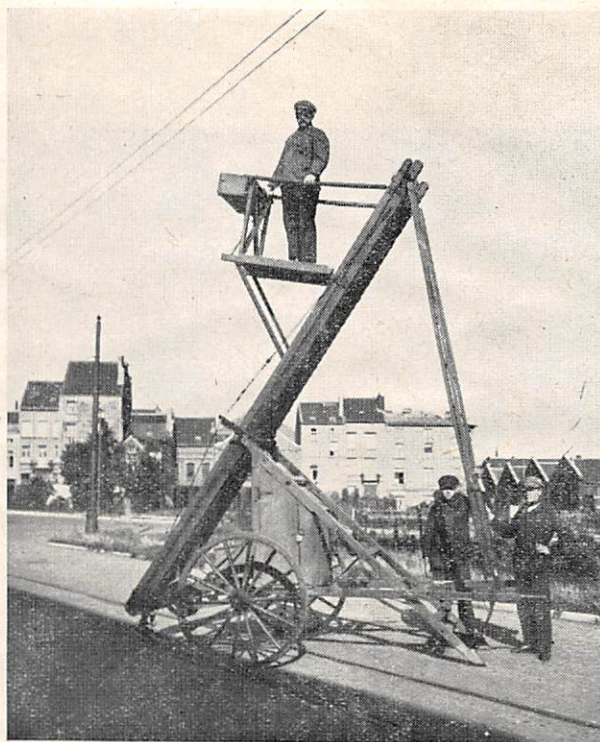
In 1931 ontving de Groep Brussel de ladderwagens AE 19 en AE 21 met dezelfde bouw als de vorige, maar de toegang tot de toren gebeurde door middel van een schuifladder vanaf de

vloer van het rijtuig tot op het bovenste platform.

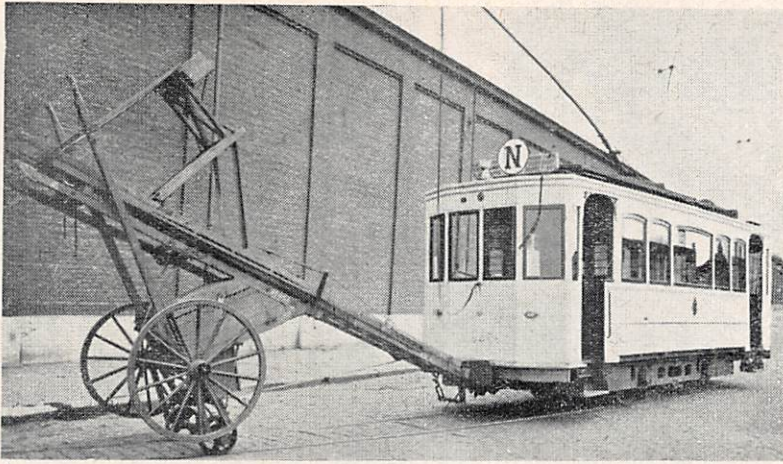
In 1936 werd de eerste telescopische ladderwagen in gebruik genomen. Dit was een grote verbetering voor het personeel: er waren geen zware inspanningen meer nodig om de toren omhoog te draaien, het gevaar van het terugslaan van de kruk en het breken van de kabels was uitgeschakeld. Door de talrijke aangebrachte isolaties waren de

werklieden van de luchtlijn, bijzonder in geval van regen, veel beter beschermd tijdens de werken aan de lijn onder stroom. De beweging van het platform zelf gebeurde met behulp van een wiel dat op het platform geplaatst was.

Sedertdien werden aan deze ladderwagens talrijke verbeteringen aangebracht ten einde de veiligheid te verhogen. De leuning langs de vier zijden van het platform werden vervangen door een



Deze ladder-kar was in gebruik tot op 't einde van oorlog 1914-1918.



Hier ziet men de kar met de twee wielstellen, voortgetrokken door een twee-
asser zonder deuren, op de lijn « N » (Noord-Zuid). 't Is op deze nu afgeschafte
dienst dat met de prototypen van de N-rijtuigen geëxperimenteerd werd.
(Foto genomen rond 1922.)

zeer sterke en vaststaande omheining. Nu was het mogelijk op het platform een koffer te plaatsen met het zwaar gereedschap dat vroeger telkens moest omhoog gebracht worden.

Het manoeuvreren van de ladder wordt op het ogenblik aangekondigd door een elektrische bel en een waarschuwinglamp in de cabine van de geleider. In het begin gebruikte men een fluitje of een voetbel zoals deze van onze motorrijtuigen. Meer dan eens werd de bestuurder echter misleid door het gebel van een elektrisch motorrijtuig, dat achter de ladderwagen aangereden kwam.

Er werd eveneens aandacht geschonken aan de veiligheid van het personeel, dat dikwijls 's nachts langs de baan moet werken. Ten einde ongevallen te vermijden werden standlichten geplaatst langs de zijkanten van de rijtuigen, en in 1952 werden op gans de omtrek van de ladderwagens witte en rode strepen in « cataphote » aangebracht.

Ten slotte werden de platformen, om deze volledig te isoleren, bedekt met een rubber tapijt.

*
**

Men kan zich dus rekenschap geven van de afgelegde weg vanaf



Wij zijn in de jaren 1925. Een groep agenten van de luchtlijn staat opgesteld tussen twee ladderwagens Boy-Pipe, in de nabijheid van het onderstation, Vandermeirenstraat, te Brussel.

Om deze bijdrage te verlichten, hebben wij de voorkeur gegeven aan oude modellen van ladderwagens, omdat deze nu minder gekend zijn dan de recente.

de paardenkar tot de huidige gerieflijke auto-ladderwagen waarop de ploeg, beschut tegen weer en wind, zelfs een stukje kan eten.

Vooral sedert de laatste tien jaar, werd bijzondere aandacht geschonken aan de veiligheid, en de spectaculaire en soms noodlottige tuimelperten behoren praktisch tot het verleden. Denk nu echter niet dat de stiel een sinecure geworden is. De opsteller van « Onze Buurtspoorwegen » heeft beloofd de nachtploeg eens te vergezellen; met een beetje « geluk » zal hij kunnen onder vinden wat het is, in het pikdonker en in een plassende regen een rijdraad te herstellen.

André COPPENS,
Technisch-Ingénieur.

Lijst der nieuwe rijtuigen type S die de werkhuisen te Kuregem verlaten hebben

MAAND MEI

Datum	Nummer	Bestemming
7	9759	Antwerpen
20	10251	Leuven
24	9675	Leuven
31	9767	Luik

MAAND JUNI

9	10069	Brussel
13	10167	Henegouwen
21	9654	Antwerpen
29	9975	Luik
30	9652	Antwerpen

MAAND JULI

9	10057	Brussel
15	10275	Henegouwen
30	9657	Antwerpen

MAAND AUGUSTUS

5	10181	Henegouwen
11	10075	Brussel
19	9647	Antwerpen
27	10185	Henegouwen

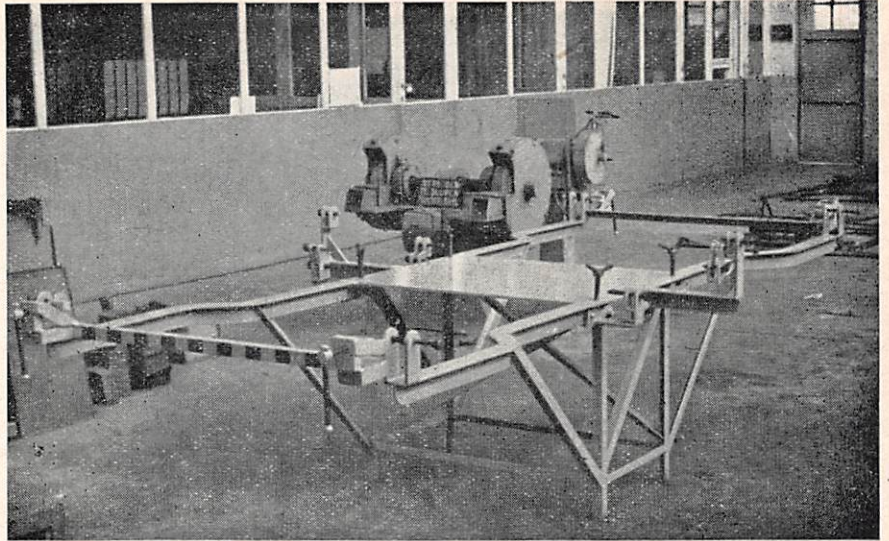
MAAND SEPTEMBER

3	10065	Luik
9	9649	Antwerpen
17	10232	Henegouwen
24	9671	Brussel

DE WERKPOST

*
**

TAFEL VOOR NAZICHT EN MONTAGE VAN EEN PANTOGRAAF



IN sommige werkhuisen waar de herstelling van elektrische rijtuigen verzekerd wordt, ondervonden de oversten en werklieden moeilijkheden bij het nazicht en monteren van pantografen.

Kortelings nog, werkte het personeel in moeilijke omstandigheden: delen van het op de werkbank geplaatste apparaat staken dikwijls te ver uit en de bovenste delen waren moeilijk te bereiken. Op andere ogenblikken daarentegen moesten de arbeiders gehurkt werken (wanneer de pantografen op de grond steunden).

Dit probleem hield de aandacht gaande van de werkhuisoversten. Nochtans menen wij dat de meest doelmatige verwezenlijking bekomen werd in het werkhuis te Merksem. Deze montage steunt op de principes van organisatie, van regeling en schikking der

werkposten, die voor doel hebben:

- 1) het werk van de monteerder te vergemakkelijken;
- 2) de overbodige verplaatsingen te vermijden;
- 3) de automatische controle van de montage te verzekeren, dank zij de wel overwogen schikkingen.

Op de bijgaande foto's is een werktafel afgebeeld voor het monteren van de pantografen en genoemd: « Panto - Corrector », ontworpen en gebouwd in het werkhuis van Merksem.

Hij werd in het werkhuis opgesteld op een plaats waar de afstand naar de smidse, de solderpost, de paswerkbank, de kassen met demontage- en wisselstukken, tot een minimum werd herleid.

De tafel laat de agent toe zijn werk op manshoogte uit te voe-

ren. De pantograafbasis wordt op het tafelblad vastgehecht door middel van vier bouten.

Door deze opstelling kan men nagaan of de basis uit de haak ofwel goed vlak. Anderzijds laten vier regelingsspillen toe het parallelisme te controleren van de twee voornaamste assen van de pantograafbasis en meteen van de juiste lengte van de buizen, die deze basis vormen.

Door middel van vier grendels, op de buitenzijden van het tafelblad geplaatst, is het nazicht mogelijk van:

- 1) de juiste lengte van de twee verbindingstangen en van de stand hunner vorken;

- 2) de juiste hellingshoek van de gewrichtshefbomen en hun lengte, d.i.:

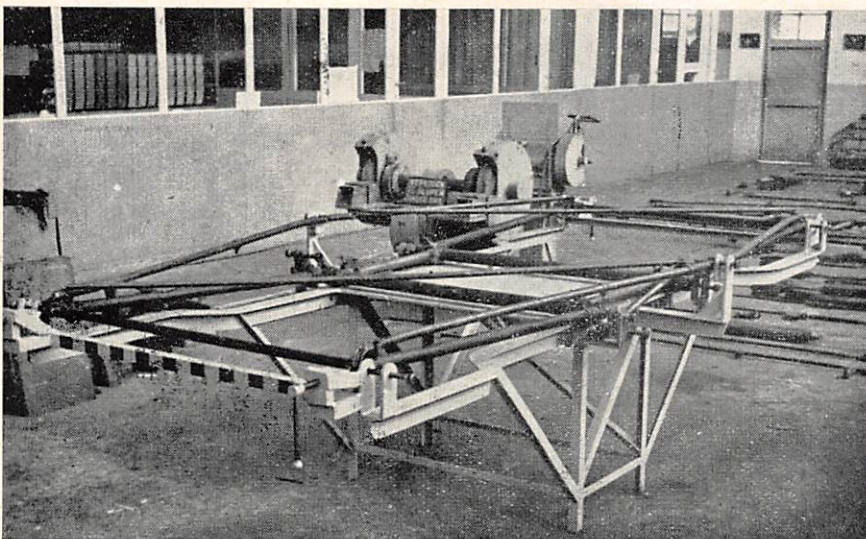
de asafstand tussen basisas van de pantograaf en de as der vorken van de verbindingstangen.

Twee op elk uiteinde van de tafel gemonteerde grendels, laten de bepaling toe van de juiste lengte der bewegende onderbuizen en van de goede stand van hun gewricht.

Twee grendels, midden op de tafel en iets verhoogd gemonteerd, maken de bepaling mogelijk van de juiste lengte der bewegende bovenbuizen.

Het is slechts na deze nauwkeurige regeling dat de pantograaf definitief gemonteerd wordt en dat het bovenste deel (de pantograaftrager) op haar gewrichten wordt bevestigd.

Een zulkdanig gemonteerde pantograaf, zal zeer soepele gewrichten hebben; men zal de



De pantograaf werd op de werktafel bevestigd.

(Foto's J. Keutgens.)

veren op een lagere spanning kunnen regelen dan gewoonlijk en aangezien een druk van 5,5 kg. voldoende wordt, zullen de latten uit kool of aluminium minder snel slijten.

De kwaliteit van het aldus bekomen werk vermindert belangrijk de averijen aan pantografen en luchtnet.

Voor wat betreft de werkstand,

kunnen wij nog bijvoegen dat zijn oprichting, alsook de organisatie van het werk in serie in het aangehaald werkhuis, toegelaten heeft de verplaatsingen van materialen en personeel aan dit werk benut, met 2.500 m. (U leest wel 2,5 km.!) te verminderen.

Het werkhuis van Merksem heeft steeds van dichtbij de kwestie der pantografen gevolgd en

merklijke verbeteringen er aan gebracht, o.a. heeft men er een pantograaf met aluminiumbuizen samengesteld, waarvan de proef sinds één jaar volledig voldoening schenkt. Wij wensen hun geluk voor de zeer nuttige verwezenlijking van deze montagestand, waarvan de plannen reeds aan een andere groep werden overge- maakt.

Nieuwe diensten

GROEP HENEGOUWEN

Een uitbreiding tot in het centrum van Cibly en een omleiding langs het centrum van Hyon werden toegevoegd aan de openbare autobusdienst Bergen-Hyon-Quévy.

**

Een autobusdienst werd ingericht tussen Bergen-Obourg-Casteau-Bracquagnies in vervanging van de reizigersdienst op de spoorsecties: Bergen-Obourg van de buurtlijnen van Bergen en van de Borinage en Casteau-Bracquagnies van de lijnen van het Centrum.

**

Het spoor-complex, op het plein vóór het station te Bergen, werd gans gewijzigd. Er werd een brede gemacadamiseerde weg aangelegd over de plaats waar het wachthuisje van de N.M.V.B. stond; vier sporen werden aangelegd, allen voorzien van perrons met richtingsplaten. In een volgend nummer geven wij een foto van deze verwezenlijking.

**

De elektrische tram Nr 83, op de lijn Marchienne-Jumet werd vervangen door een autobus.

GROEP LUIK

Op 25 September werd de openbare autobusdienst Luik (Place St-Lambert)-St-Nicolas-Montegnée (Pansy) en de uitbreiding Montegnée (Pansy)-Tilleur-St-Nicolas-St-Gilles, in dienst gesteld.

Het buurtspoorwagentarief is op deze lijnen van toepassing.

**

De elektrische lijn Luik (Place Saint-Lambert)-Herstal (Pon-tisse) (Nr 62) werd vervangen door een autobus met hetzelfde nummer; op de werkdagen wordt deze lijn verlengd tot Mil-mort-Heure-le-Romain.

Deze dienst wordt dus verzekerd als aanvulling van de elektrische dienst Luik-Herstal-Bitsingen-Riemst.

**

Van 2 October af werd de verpachte autobuslijn Luik-Dal-hem-Fouron-le-Comte-Wezet gevoegd bij de nieuwe autobuslijn Luik-Bressoux-Barchon-Blegny, die de bestaande elektrische lijn zal vervangen.

Van dezelfde datum zal de uitbreiding Jupille-Bruyère-Luik, van de lijn Luik-Verviers, in voege komen.

Ten einde de autobussen te kunnen bergen, werden enkele wijzigingen aangebracht aan de stelplaats te Bressoux.

GROEP BRABANT

Toelating werd verleend voor een uitbreiding tot Eghezée, te voegen aan de openbare autobusdienst Oudergem-Perwez.

De autobusdienst Tienen-St-Truiden werd verlengd tot Brustem.

GROEP NAMEN

De sectie-indeling van de autobusdienst Namen-Faulx-Anden-ne-Seilles werd goedgekeurd.

Machtiging werd verleend tot de exploitatie van de uitbreiding Hargimont-Jemelle, van de autobusdienst Marche-Bastenaeken, derwijze dat de aansluitingen verzekerd worden met de sneltreinen naar Brussel en Aarlen.

Sedert 1 September werden de openbare autobusdiensten Beauraing-Wellin, Wellin-Graide, Wellin-Rochefort-Jemelle en Wellin-Grupont in dienst gesteld, in vervanging van de openbare autobusdiensten Beauraing-Wellin-Graide en van de reizigersdiensten van de buurtspoorlijnen Grupont-Wellin en Rochefort-Wellin-Graide.

De buurtspoorwegdiensten in de vallei van de Ourthe, La Roche-Melreux, worden voortaan geëxploiteerd met bogie-spoor-auto's.

De Directie heeft twee nieuwe autobusdiensten ingelegd: Namen-Forville-Hannut en Forville-Andenne in vervanging van de reizigersdiensten op de lijnen met dezelfde naam.

Een pachter heeft insgelijks een autobusdienst in dienst gesteld tussen Hannut-Eghezée-Gembloers.

GROEP VLAANDEREN

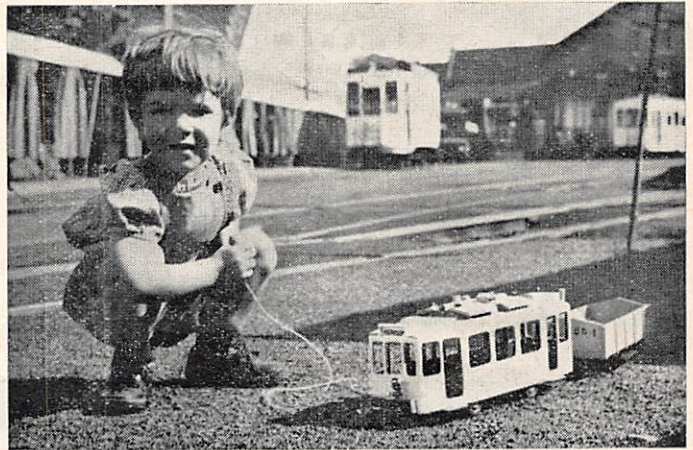
De openbare autobusdienst Deerlijk-Berchem werd verlengd tot Avelgem.

Een uitbreiding en een verandering van reisweg werden aangebracht aan de lijn Gent (Zuid)-Merelbeke.

De openbare autobusdienst Tielt-Nevele werd verlengd tot Deinze via St-Maartens-Leerne.

Een autobusdienst Wetteren-Zottegem werd in dienst gesteld.

EEN LILLIPUT-TRAM IN DE STELPLAATS!



Het gelaat van het ventje, dat we hier gehurkt naast zijn speelgoed zien, straalt van geluk. Want dat is nu eens een speelgoed! Een « echte » tram ineengeknutseld door grote broer.

Het model werd op schaal 1/25 gemaakt. De kast is 35 cm. lang, de wieltjes zijn in rubber, het geheel is uit triplex-platen gezaagd, behalve dak en vloer. Liefhebbers die méér inlichtingen wensen, kunnen zich wenden tot de zoon Johan van de h. Keutgens Jos., meester-gast 1^{ste} kl., te Merksem, Oude Barreellei 11.

En... proficiat, Johan!

Nieuws uit de Buurtspoorwegen



GEBOORTEN

*Ze zitten saam bij 't wiegskén
Gevoerd met blauw satijn
Zijn bliken in haar bliken
Haar handen in de zijn.*

ANTWERPEN

JAN bij de h. IWENS Albert (Bonheiden).
MARC bij de h. TACK Jan (Sint-Antonius).
JOZEF bij de h. VAN DEN BERGH Ludo (Schoten).
RITA bij de h. HOEFNAGELS Petrus (Schoten).
MARIA bij de h. VERHOEVEN Karel (Ekeren).
MATHILDA bij de h. LEFEBER Frans (Lillo).

BRABANT

LINDA, bij de h. D'HAESE (Asse).
GEORGES bij de h. NOTAERTS K. (Kuregem).
ALEXA bij de h. VAN ROMPAEY J.-B. (Haacht).
EDDY bij de h. DE BOT E. (Kuregem).
ANNIE bij de h. DE DOBBELEER E. (Kuregem).
CHRISTINA bij de h. MAES R. (Asse).
MIA bij de h. CORNELIS A. (Dilbeek).
PIERRE bij de h. JOSSA Fl. (Leuven).
MARC bij de h. STRAETMANS M. (Dilbeek).
JEAN bij de h. CAUTAERTS D. (Dilbeek).
FREDDY bij de h. BOVIJN J. (Kuregem).
JULIEN bij de h. SCHOUKENS A. (Asse).
DANNY bij de h. LENSECLAES M. (Overijse).

LIMBURG

LILIANE bij de h. LAMBRECHTS Florent (Diepenbeek).
DENIS bij de h. STEYFKENS Jan (Genk).
MATHYS bij de h. COLLAS Eduard (Gellik).
JOZEF bij de h. NIJS Alfons (Hoeselt).
DANNY bij de h. RAYEN Frans (Tessenderlo).
JEAN bij de h. VANLOFFELT Camiel (Diepenbeek).
MARCEL bij de h. CORSTJENS Cornelis (Lanaken).

VLAANDEREN

CHRISTIAAN bij de h. MARIEN Willy (Hamme).
MARIANNE bij de h. VAN REYBROUCK (Oostkamp).



HUWELIJKEN

*Daar alleen kan liefde wonen
daar alleen is 't leven zoet
waar men stil en onge-
dwongen
alles voor elkander doet.*

VLAANDEREN

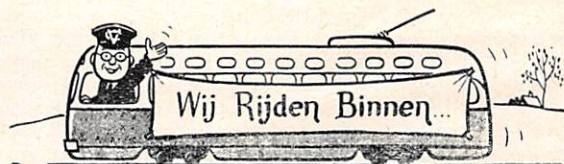
De h. VAN DER STOELLEN E. met Mej. DE PAUW A.
De h. LOOSVELT Maurice met Mej. DECALUWE Jenny.

BRABANT

De h. FIEREMANS F. met Mej. BAEVEGEM Hilda.
De h. SERMON Ed. met Mej. DERUE Maria.

LIMBURG

De h. KENIS Victor-Jozef met Mej. SICORA Serafina-Maria.
De h. THOELEN H.-F. met Mej. BRUYNINX A.-M.-C.



Lijst der Oprustgestelde Agenten in de Groepen

Maanden Augustus en September 1955	Jaren dienst	Groep
DIGNEF Achiel, e.a. klerk	45	Antwerpen
DE VOCHT Willem, A. R. voerder	41	»
V. D. BROECK Servaas, mach. 1 ^{ste} kl.	33	»
VAN SWOL Frans, leermeester	48	Vlaanderen
VAN GAEVER Adolf, A. R. voerder	31	»
BUCKERS Jan, machinist 1 ^{ste} kl.	40	Luik-Limb.
VAN BUGGENHOUT J.-B., geleider	45	Brabant
LAES Edmond, brigadier	40	»
CLAEVERMANS H., gesch. w. 1 ^{ste} kl.	34	»
VAN GEERT Alfons, ploegbaas	33	»
VAN BELLE François, ontvanger	28	»
ROUSSEAU Léon, dienstoverste 1 ^{ste} kl.	46	Henegouwen
FAVEYTS Arys, geleider	27	»
BROHEZ Nicolas, geschoold werkmán	27	»
LAPIERRE Victor, ploegbaas	45	Namen-Luxemb.
SACRE Walther, ploegbaas	33	»

DE MOOIE LOOPBANEN



Van Eynde F.
machinist
46 jaren dienst
Gr. Antwerpen



Depuyt J.
manoeuver
46 jaren dienst
Gr. Brabant



Van Swol F.
leermeester
48 jaren dienst
Gr. Vlaanderen



Lapiere V.
ploegbaas
45 jaren dienst
Gr. Namen-Lux.



Dignef A.
e. a. klerk
45 jaren dienst
Gr. Antwerpen

DAGEN VAN BEZINNING

In het vallen der bladeren en de mistige en regenachtige dagen hebben wij reeds de voorbode van Allerheiligen en Allerzielen gezien.

Zoals ieder jaar denken wij op deze dagen, met ingetogenheid en liefde, aan onze duurzame afgestorvenen, die nog steeds een onuitwisbare herinnering nalaten.

Nauwelijks zijn deze dagen van bezinning achter de rug of op 11 November zijn wij de ontelbare slachtoffers van twee wereldoorlogen indachtig.

Gedenken wij allen, die hun leven lieten in een meedogenloze strijd en koesteren wij de hoop dat alle machthebbers, die het leven van miljoenen onderdanen in handen hebben, hun beste krachten wijden aan het behoud van de vrede.



Evenals de vorige jaren zal de erehal, in het gebouw van het Hoofdbestuur waar zich het Memoriaal bevindt, op 11 November van 9 tot 13 uur, toegankelijk zijn voor de familieleden van de agenten van de buurtspoorwegen, slachtoffers van beide oorlogen, voor de vaderlandslievende verenigingen en de leden van het personeel.

De heer Directeur-Generaal en de leiders van verscheidene personeelskringen zullen te 10.30 uur bloemen neerleggen aan het monument.

BIJ HET HOOFDBESTUUR

Twee agenten, goed gekend in de Exploitatiegroepen, hebben het Hoofdbestuur verlaten. Enerzijds, Meijffer J. Hauben, maatschappelijke assistente, die sedert 1 oktober 1947 in Limburg werkte. De agenten van deze streek en hun familie zullen haar vertrek zeker betreuren en nog lang een goede herinnering bewaren aan haar innemendheid en haar toewijding.

Zij verliet de dienst om zich nu geheel aan haar nieuwe taak van huisvrouw te kunnen wijden. Wij wensen haar veel geluk.

Meijffer, M. Spaas, maatschappelijke assistente, zal haar vervangen.

Anderzijds is het de heer J. Courtens, technisch-ingenieur, die zich bezig hield met de Veiligheid in het franstalig gedeelte van het land. De privaatinverheid heeft hem betere vooruitzichten geboden. Wij wensen hem veel succes. Indien de geest van Veiligheid stilaan vaste voet begon te krijgen bij het personeel is dat wel voor een deel te danken aan zijn aanhoudende actie; zijn collega, de heer Follon, heeft zijn bevoegdheden overgenomen.

Een
wedervaren
van



Controleur SPEURNEUS

Ontvanger. — Waarom die glimlach, chef?

Speurneus. — Wel, als ik die twee oude dames, met hun zwarte sjaal, in het rijtuig zie stappen denk ik terug aan deze Zomer. Ik zat op de autobus Brugge-Damme en wanneer de bus vertrok merkte ik dat vier oude vrouwtjes, afkomstig uit Damme, een kruisteken sloegen.

O. — Die zullen zeker gedacht hebben aan het steeds stijgende aantal verkeersongevallen.

Sp. — Misschien wel. Maar feitelijk heeft dit zeer oud gebruik nog meer betekenis in 1955 dan in de tijd van de postkoetsen.

O. — Zeker, wanneer ge denkt aan de wekelijkse 10 à 20 doden en de 100 à 200 zwaar gekwetsten, op de Belgische wegen.

Sp. — Ge hebt ongetwijfeld in de dagbladen het verschrikkelijk ongeval van Alleur gelezen?

O. — Ja, dat is een schaduwzijde van ons beroep. Het is bijna onvermijdelijk dat een van ons, eens bij een zwaar verkeersongeval wordt betrokken. Ik vind het eigenaardig dat men over deze gevallen nooit spreekt in «Onze Buurtspoorwegen».

Sp. — Gewoonlijk is er een gerechtelijk onderzoek aan gang; ik veronderstel dat een verslaggever de verantwoordelijkheid niet op zich mag nemen van, zwart op wit, de een of andere bijzonderheid van een ongeval te publiceren indien hij geen getuige is geweest.

O. — Dat zal het zijn. Het zou de zaken nog wat ingewikkelder kunnen maken.

Sp. — A propos van getuigen, 'k zit fameus in verlegenheid. Een week terug bewandelde ik het middengedeelte van de Leopold-laan, en plots zie ik op een dwarsverbinding, op een 20-tal meter vóór mij, een langzaam rijdende Citroën. De bestuurder, van vreemde nationaliteit, kijkt aarzelend van links naar rechts, terwijl hij zijn voertuig tot in 't midden van de stadstramsporen leidt. En dan pas ziet hij van achter de bomen een tram in volle snelheid op hem afkomen...

O. — Oei, oei... doden en gekwetsten?
Sp. — Gelukkig noch 't een noch 't ander. Maar wel een Speurneus die als getuige moet optreden.

O. — Daar is nu toch niets aan gelegen. Geen twijfel er aan dat die autobestuurder in fout was...

Sp. — Daar ligt het hem, dat ik er van overtuigd ben dat de tram ook in fout is en dat de wattman, die deze gevaarlijke plaats goed kent, tijdig had moeten stoppen. Want PRIORITEITS-RECHT IS GEEN RECHT OP LEVEN EN DOOD.

O. — Accoord, chef. En nu ben ik weg. 't Is 3 minuten voor tien. En 't spijt me dat de lach van daar juist nu van uw gezicht verdwenen is.

LANGS ZONNIGE WEGEN NAAR VENETIË

In een van onze vorige nummers hadden wij reeds de gelegenheid te wijzen op de drukke bedrijvigheid, op cultureel en toeristisch gebied, aan de dag belegd door de « Vriendenkring van het Personeel — Groep Antwerpen ».

Sinds 1949 worden door deze kring geregeld bezoeken en uitstappen georganiseerd en wordt er tevens elk jaar een meerdaagse buitenlandse reis ingelegd.

Het is met genoegen dat « Onze Buurtspoorwegen » het relaas van de prachtige reis van dit jaar opneemt.

16 Juli. Er hangt een feeststemming in de lucht. Met een groep van 33 trekken wij er voor negen dagen op uit.

De zon heeft moeite om de ochtendnevel te doorboren, maar zij zal het pleit winnen en ons nagenoeg onafgebroken op onze reis vergezellen.

Zon in 't harte, zon in d'ogen... Onze Ardennen en het nijvere Lotharingen laten wij vlug achter ons om doorheen de Vogezen de steven te richten naar Riquewihrt,

blauw-groene water en ranke zeilscheepjes dobberen sierlijk en rustig heen en weer. Te Küsnacht denken wij terug aan de tragische dood van Koningin Astrid en te Altdorf herinnert het standbeeld van Willem Tell ons aan de Zwitserse vrijheidsstrijd.

Bij het verlaten van het meer gaat het geleidelijk hoger. Wassen, Gösschenen, de Duivelsbrug en de Schöllenenkloof brengen ons in het 1.440 m. hoog gelegen Andermatt. Ultra montes. Wij beginnen hier immers de beklimming



Op het St.-Marcoplein.

(foto J. Keutgens).

een van de meest typische plaatsen in de Elzas.

Van Bazel, de toegangspoort tot Zwitserland, het toeristenland bij uitstek, gaat de tocht over goed verzorgde wegen, afgezet met kraaknette huisjes, naar Luzern, waar het aangenaam is te wandelen door de oude stadswijk.

Enig is de rit langs het Vierwoudstedenmeer. Statige passagiersschepen doorklieven het

van de eerste van de vele bergpassen, die wij op onze reis zullen oversteken. De Sint Gothard meldt zich aan, langzaam neemt onze « Prima-car » de talrijke haarspeldbochten en grootser en woester wordt het uitzicht.

De daling is niet minder grandioos. Als een slang kronkelt de weg door de wonderschone Val Tremolo, het zonnige Italië tegemoet.

In een tropische hitte houden wij stil aan de Zwitsers-Italiaanse grens, op weg naar Milaan. Op onze wandeling door deze stad maken, naast de Dom, het machtigste gotische kunstwerk ooit verwezenlijkt, ook de majestatische patriciërshuizen en de torenhoge buildings, die er met tientallen oprijzen, een diepe indruk.

Door de vruchtbare Poulakte en langs het heerlijke Gardameer trekken wij verder naar Verona, de stad waar zich het liefdedrama van Romeo en Juliette heeft afgespeeld en dat in de goed bewaarde arena opnieuw voor het voetlicht wordt gebracht. Nog een laatste ophoud te Padua, voor een bezoek aan de basiliek van de H. Antonius, en dan naar Venetië.

Venetië, stad enig in haar soort. Langs het Canale Grande rijen de luxueuse paleizen zich naast mekaar als zoveel getuigen van vroegere welstand. De aanblik van het St. Marcusplein is uniek: het Dogenpaleis, de St. Marcusbasiliek, de Campanila... Wat al rijkdom en praal; Napoleon noemde het « de mooiste kamer van de wereld ». Een nachtelijke gondeltocht en een zwerftocht door de enge straatjes van de volkswijken brengen ons nader in kennis met de eigen sfeer van deze stad.

Met tegenzin verlaten wij de Dogenstad maar weten ons te troosten met het vele moois dat nog te wachten staat. Spoedig onderscheiden wij de eerste uitlopers van de Dolomieten. De steile, ruwe en puntige bergtoppen geven het landschap een specifiek karakter. Schuimende bergbeekjes storten zich met geweld naar beneden en hier en daar, tegen de berghelling, ontwaren wij een eenzaam huisje. Wij vragen ons af hoe deze mensen hier leven. Het is moeilijk een antwoord te geven, maar wie weet voelen zij zich niet gelukkiger dan degenen die dagelijks opgejaagd worden door de zweep van de moderne techniek.

De Passo di Rolle, de Costalungapas, het Karermeer, de smalle porfierkloof van de Val d'Ega bieden ons brokken natuurschoon van allereerste gehalte. De steden Bolzano en Merano dragen nog altijd de stempel van hun eeuwen-

De Diensten van de Algemene Inspectie

In vervanging van de heer Van Lul, die op rust gesteld is, heeft de Raad van Beheer de heer Van Lierde, Directeur van de Exploitatie, benoemd tot Inspecteur-Generaal.

De bevoegdheden van de Algemene Inspectie zullen voortaan, buiten de algemene controle, omvatten :

1. de Veiligheid en de Hygiëne ;
2. de studie van de administratieve organisatie en vereenvoudiging ;
3. de studie van de technische organisatie en vereenvoudiging ;
4. het opmaken en de controle van het budget.

De Exploitatiedienst werd onder het beleid geplaatst van de heer Valcke, E.a. Ingenieur-Diensthooft.
lang verblijf onder Oostenrijks gezag.

Door de vallei van de Adige verlaten wij Italië en komen terug in Zwitserland. Steeds maar klimmen en dalen, draaien en keren over nauwe bergwegen, naast diepe ravijnen. De chauffeur heeft al zijn aandacht nodig om de car op de weg te houden, terwijl de reizigers nauwelijks een blik wagen in de gapende afgronden. De Ofenpas, St. Moritz, de Julierspas, Lenzerheide, alle namen, die nog dikwijls zullen doen terugdenken aan het onvergetelijke Zwitsers natuurmonument.

Onze trip loopt stilaan ten einde. Eens door het Zwarte Woud, met zijn donker beboste heuvelruggen en zijn grote houten huizen met laaghangende daken, wippen wij nog even Frankrijk binnen om dan door het heroplevende Saargebied en Luxemburg ons eigen landje weer te vinden.

Gedurende negen dagen hebben wij onze ogen de kost gegeven, nieuwe indrukken en kennis opgedaan en nu... het afscheid. Handen worden gedrukt, groeten overgemaakt en heel bescheiden wordt de vraag gesteld : « Waarheen gaan wij volgend jaar ? »

Welnu... Tot weerziens, in Beieren !

GROEP BEIDE VLAANDEREN

UITREIKING VAN ERETEKENS

De uitreiking van de eretekens had dit jaar voor de eerste maal plaats in de eetzaal van het werkhuis te Destelbergen. De zaal was stijlvol versierd met vlaggen, planten en bloemen en op het podium prijken de drie bekeraars door de Groep gewonnen in de Veiligheidswedstrijden.

Onder de aanwezigen noteerden wij, naast de heer Cosyns, Hoofdingenieur-Groepshoofd, de heer Storms, hoofd-ingenieur, de heer De Coster, ingenieur, de heer De Moor, technisch-inspecteur, de heer Ossola, diensthooft, en de heer Wybrou, diensthooft.

De heer Cosyns heette allen hartelijk welkom en maakte de beste wensen over van de leden van de Raad van Beheer en van de heer Hoens, directeur-generaal.

In zijn verdere toespraak belichtte de heer Groepsoverste de betekenis van deze viering en maakte hij de historische van de periode, die de jubilarissen hebben doorgemaakt aan de N.M.V.B. en die niet van de gemakkelijkste is geweest. Hij bracht dan ook hulde aan allen die het hunne hebben bijgedragen voor het welzijn van onze Maatschappij.

« De eerste dankzegging — zo sprak hij — gaat onvoorwaardelijk naar onze waakzame hogere leiders, die tegen wind en storm het schip steeds gaaf en gezond ter haven hebben gebracht. Doch alleen konden zij zulke groot-scheepse operatie niet doordrijven. De wilskracht en de offervaardigheid van elke agent was daartoe onontbeerlijk. Het gezond begrip van U allen en van uw werkmakkers haalde het boven al de hinderpalen.

Uw diepe overtuiging, uw getrouw plichtsbefes tegenover de N.M.V.B., tegenover uw familie, tegenover Uzelf, hebben het mogelijk gemaakt de strijd zegevierend door te voeren. »

Na op de schitterende resultaten te hebben gewezen die drie opeenvolgende jaren op het gebied van veiligheid werden bereikt, besluit de heer Cosyns zijn toespraak met allen aan te sporen de ingeslagen weg te blijven volgen.

« tot heil van de N.M.V.B., tot welzijn van al haar leden, tot stichtend voorbeeld van de jongeren ».

Wij stippen tenslotte nog aan dat bij de uitreiking van de eretekens elke gedecoreerde afzonderlijk op de gevoelige plaat werd gebracht.



In de feestelijk versierde zaal zien we, vooraan rechts, de heer Cosyns L., hoofdingenieur-groepshoofd, met de heren ingenieurs en diensthooften.

VIJF EN DERTIG JAAR DIENST

Burgerlijk Kruis 2e kl. : Noorenberghé M., controleur; Van Damme J., machinist-onderdichter; Opsomer E., ontvanger.

Burgerlijke Medaille 2e kl. : Boens A., wattman; Derre M., electricien; Peers J., koerman; Vandendriessche J., gesch. werkmán 1e kl.; Vercuyce L., monteerder; Vercruyssen J., baanwerker; Verlact L., remmer.

Speciaal voorstel : Bekaert A., wattman; De Koning J., A.B. geleider.

VIJF EN TWINTIG JAAR DIENST

Burgerlijke Medaille 1e kl. : Delporte M., Lybaert M., Van Laere M., Van Laere H., Van Outryve.

Burgerlijke Medaille 3e kl. : Aude-naert Pr., Boulez A., Casier E., Cove-maeker G., Buysse H., Debaets G., De-loof L., Deruwe C., D'Haene R., Die-rick-Visschers M., Ghesquiere G., Hau-tekete R., Huyghebaert A., Nuytens G., Rose O., Van Bever Th., Van Britsom Alf., Vandeputte A., Verleye J., Ver-smesse M., Boelens R.

Honderd dertig jaar geleden bestuurde

DUIZENDEN en duizenden personen- en goederentreinen doorkruisen dagelijks, boven, op en onder de grond, de vijf werelddelen en alle maatregelen zijn getroffen opdat dit vervoer snel, comfortabel en veilig gebeure. Onze huidige maatschappij is ondenkbaar zonder de spoorwegen; zij zijn bijna een *conditio sine qua non* geworden voor de normale gang van het sociaal-economisch leven.

GEORGE STEPHENSON

zijn «Locomotion»

op de eerste openbare spoorweg

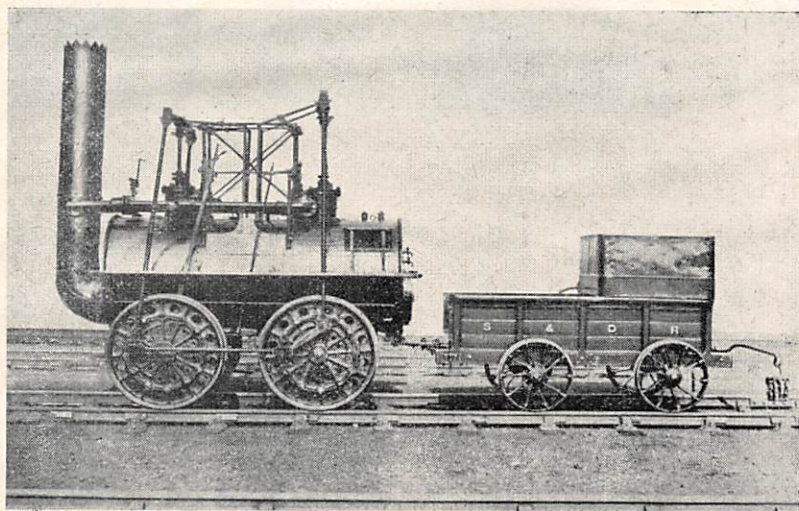
27 September 1825

Hebben gedurende ruim een eeuw een ganse reeks specialisten hun beste krachten gewijd aan de ontwikkeling en de modernisering van het spoorwegwezen, toch dient er in eerste instantie te worden gedacht aan de pioniers en vooral aan de noeste arbeid van de nederige werktuigkundige, die later een van Engeland's grootste ingenieurs zal worden, GEORGE STEPHENSON.

Het is verkeerd te veronderstellen dat Stephenson de eerste was om een locomotief te bouwen, daar reeds in 1770 de Fransman Joseph Cugnot zijn straatlocomotief vervaardigde en ook verscheidene Engelsen, o.m. Richard Trevithick en Hedley, zich met dit probleem onledig hielden. De onvermoeibare volharding en de vindingrijkheid van Stephenson gaven echter de doorslag, die geleid heeft tot de uitbouw van het spoorwegwezen.

DE NEDERIGE WERKTUIGKUNDIGE

Geboren op 8 Juni 1781, te Wylam bij Newcastle (Noord-Engeland), als zoon van een gewoon werkman — zijn vader was stoker van een stoompomp in een der menigvuldige mijnen der streek —, had de kleine George niet de gelegenheid school te lopen. Na koewachter te zijn geweest, werd hij op veertienjarige leeftijd helper bij zijn vader. De jongen was zeer schrandere van geest en weldra overtrof hij zijn vader bij het werk.



De locomotief «Locomotion» door Stephenson bestuurd op 27 september 1825.

Toen hij 18 jaar was, kon hij noch lezen, noch schrijven, doch spoedig zag hij kans om avondlessen te volgen en in zijn vrije uren was hij schoenmaker en uurwerkmaker, wat voor hem tevens een bron van inkomsten was. Het is rond die periode dat hij machinist werd. Nu voelde hij zich in zijn element; hij kon de verschillende delen van de machines van nabij gadeslaan, zodat hij spoedig een der bekwaamste machinisten werd uit de omgeving en op hem beroep werd gedaan voor de moeilijkste herstellingen.

In het huwelijk getreden in 1802, stierf zijn vrouw enkele maanden na de geboorte van zijn zoon Robrecht (1803), waarna Stephenson zich in Schotland ging vestigen en er werk vond in een katoenfabriek. Lang bleef hij er echter niet, daar hij vernam dat zijn familie verarmd was en zijn vader blind geworden. In 1812 bekwam hij een plaats als opziener in een kolenmijn te Killingsworth en werd zijn zoon naar school gezonden te Newcastle. Het was steeds zijn innigste wens zijn zoon te laten studeren.

Nabij gelijktijdig met de Engelse scheikundige Humphry Davy, vond hij een veiligheidslamp voor mijnwerkers uit.

Bij de reeds vervaardigde stoomlocomotieven was men er nog niet in gelukt de hitte tot een aanzienlijke hoogte te doen stijgen, en aldus een genoegzame hoeveelheid stoom te verkrijgen, geschikt voor buitengewone snelheid en trekkracht. Deze proefnemingen werden door Stephenson met algemene belangstelling gevolgd en zijn buitengewoon ver-

nunft ontdekte niet alleen de gebreken, maar hij vond de middelen om de fouten te herstellen.

Zo had hij spoedig opgemerkt dat er een merkkelijk verschil in snelheid bestond tussen de stoom, die de cylinders verliet door de uitlaatpijp, en de rook van de schoorsteen. Door de ontsnapte stoom langs de schoorsteen naar buiten te laten, mengde deze zich met de gassen van de rook zodat een grotere tocht ontstond, wat voor gevolg had dat het vuur werd aangewakkerd.

Deze aanpassing had als resultaat dat de locomotief automatisch de trek regelt, die voor de verbranding in de vuurhaard nodig is. Want voor een grotere krachtsontwikkeling van de locomotief moet er een grotere hoeveelheid stoom worden verbruikt die dan langs de blaaspijp ontsnapt en de tocht nog sterker maakt. Later zal de uitvinder de mond van de uitlaatpijp verengen, zodat de stoom met nog meer kracht wordt uitgestoten.

DE BEKWAME INGENIEUR

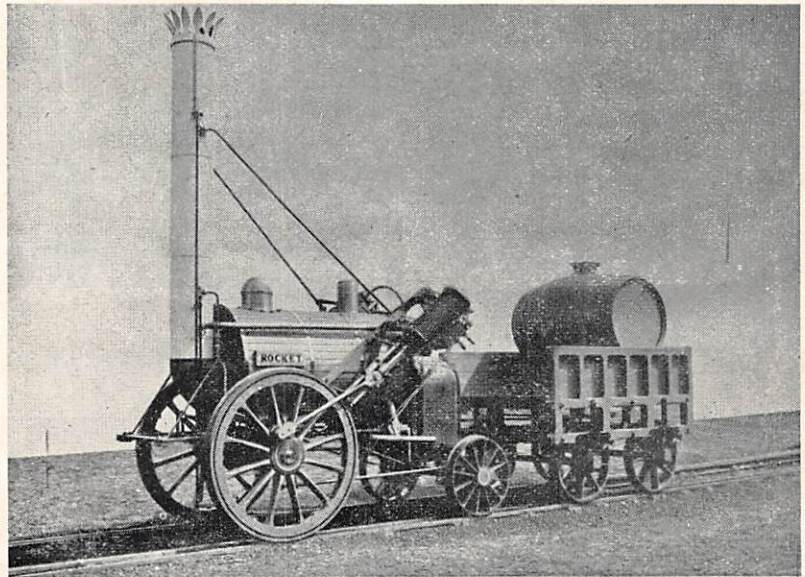
Met de geldelijke steun van Lord Ravensworth lukte Stephenson er in op 27 Juli 1814 zijn eerste locomotief te laten rijden in de kolenmijn. In 1823 werd er een ontwerp gemaakt voor het aanleggen van een spoorweg tussen Darlington en Stockton (Noord-Engeland) welke hoofdzakelijk moest dienen voor het vervoer van goederen. Stephenson bepleitte bij Mr. Pease, hoofd van de onderneming, het gebruik van zijn locomotief in plaats van paarden. Zijn voorstel werd aangenomen en Stephenson, die niet anders was gekend als de werktuigkundige George, werd hoofdingenieur van de eerste openbare spoorweg die op 27 September 1825 werd ingehuldigd en waar de eerste goederentrein werd gesleept door zijn locomotief « Locomotion ».

Geleidelijk werd de snelheid opgevoerd en werden er verbeteringen aangebracht tot de definitieve doorbraak zou plaats hebben bij het aanleggen van de lijn Liverpool-Manchester. De verbindingen tussen deze handelssteden voldeden niet meer en er diende

een oplossing gevonden. Er zou een spoorbaan worden gelegd om deze twee zeer belangrijke centra te verbinden, doch welke tractie zou er gebruikt worden : paarden of de stoomlocomotief ?

In de Rainhill-wedstrijd, uitgeschreven door de Maatschappij, namen vader en zoon Stephenson het op tegen drie mededingers. Er werd gevraagd een locomotief te

maken, waarin werd betoogd dat de passagiers van een trein, die sneller reed dan 30 mijl, zouden stikken doordat de luchttoevoer zou worden afgesneden. Het Engelse parlement stemde zelfs een wet waarbij alle mechanisch voortbewogen voertuigen, dus ook de locomotieven, niet sneller dan 4 mijl per uur mochten rijden, en moesten voorafgegaan worden door een man te paard met een



*De loco « Rocket »
die Stephenson de overwinning bezorgde in de Rainhill-wedstrijd.*

bouwen welke tegen een snelheid van 16 Km. en op een waterpaspoor een last van 20 ton kon slepen. Als voorwaarden werden eveneens gesteld dat de stoomdruk de 3,5 kilogram per vierkante centimeter niet mocht overschrijden en dat de locomotief niet meer dan 6 ton mocht wegen.

De strijd was hevig. Van alle zijden werden er opmerkingen gemaakt tegen « het helse tuig » en men noemde Stephenson een krankzinnige en een gelukzoeker. Niet alleen de bewoners van de streek en de landbouwers, die dachten dat hun koeien geen melk meer zouden geven van schrik, doch ook intellectuelen en staatslieden lieten zich niet onbetuigd. Zo maakte een commissie van de Royal Society zich onsterfelijk belachelijk door een rapport te

rode vlag of een lantaarn. Deze wet werd pas in 1896 ingetrokken, alhoewel zij kort na haar invoering dagelijks werd overtreden.

Niettegenstaande al deze tegenkantingen won Stephenson het pleit en sleepte hij de prijs van 500 pond in de wacht met zijn « Vuurpijl », die slechts 4,3 ton woog en met een last van 13 ton nog een snelheid van 25 kilometer bereikte.

Op 15 September 1830 had de openingsplechtigheid plaats. Het was een tot nog toe ongezien schouwspel. Onder toezicht van Robrecht verliet « The Rocket » (Vuurpijl) Liverpool. Grote feestelijkheden waren op touw gezet en van alle kanten, van binnen en buitenland, waren geleerden en hooggeplaatste personen gekomen

om hun gelukwensen aan Stephenson aan te bieden.

DE MAN MET WERELDFAAM

Zijn naam was gemaakt en van overal kwamen voorstellen toe om spoorwegen aan te leggen. België was een der eerste en Koning Leopold I riep de beroemd geworden ingenieur naar Brussel, waar hij vorstelijk werd ontvangen.

Hij was tegenwoordig op de inwijding van de eerste spoorweg op het Europees vasteland tussen Brussel en Mechelen, niet als de gevierde omringd door ministers en diplomaten, maar als eenvoudig burger tussen de geestdriftige massa. Hij was de nederige werktuigkundige gebleven die, zelf eenvoudig arbeider geweest, diens noden kende en daarom zo dicht bij hem stond.

Dikwijls werden hem adellijke titels aangeboden, doch voor hem

volstond de adel van de arbeid. Stephenson wist door ondervinding dat de arbeiders niet alleen in hun materiële moeilijkheden dienden bijgestaan, maar dat ook hun kulturele verheffing moest ter harte genomen worden en met dit doel richtte hij voor hen verscheidene bibliotheken en scholen op.

Zijn laatste levensjaren bracht Stephenson rustig en teruggetrokken door op zijn buitengoed te Taptonhouse bij Chesterfield. Hij was gelukkig, niet alleen door zijn geleverde prestaties, maar meer nog doordat hij met trots kon opkijken naar zijn zoon waarvoor hij alles had gedaan. Hij stierf op 12 Augustus 1848 en als blijk van erkentelijkheid prijkt sinds 1862 zijn standbeeld te Newcastle, bij de bibliotheek waar hij en zijn zoon de boeken ontleenden, die zo nuttig waren voor het verder leven.

Jos. NEYENS.



Nooit geweten zoveel volk in de tram...
(London Transport Magazine.)

EERLIJK DUURT HET LANGST

Op 4 October jl. vond de geleiderontvanger NIJS Kamiel (stelplaats Hasselt) in zijn voertuig een geldbeugel houdende de som van 4.720 fr. De eigenares kon nog dezelfde dag in 't bezit gesteld worden van haar eigendom. Proficiat.

ALAIN de PRELLE

de globetrotter die zijn
wereldreis eindigde...
per tram...

IN andere omstandigheden hadden wij meer bijzonderheden gegeven over de laatste wederwaardigheden van dit avontuur. Jammer genoeg is deze zwerfvlustige reporter, die wij hier zien bij het eindigen van zijn wereldreis van nagenoeg 155.000 km en die hij had begonnen met een briefje van duizend frank, kortelings om het leven gekomen in Noord-Afrika als gevolg van een auto-ongeval. Hij was op weg naar de onlustenzone.

Het betreft de Belgische journalist Alain de Prella, die bekendheid verwierf door zijn vlotte verslagen gepubliceerd door « Humoradio ».

De foto werd genomen aan het eindpunt van de Rouppeplaats te Brussel. De journalist toont de 35 centiem die hem overblijven na betaling van zijn reis Waterloo-Brussel.

Van links naar rechts : de controleur Roos, Alain de Prella, de ontvangers Viseur en Theys, op het rijtuig, de wattman Louckx.



(Cliché Humoradio.)

VEILIGHEID EN HYGIENE

De alarmklok luidt!

Voor de tweede maal dit jaar luidt de alarmklok in de Dienst voor Veiligheid.

De eerste maal was het voor de maand April waarin het aantal ongevallen van 30 naar 44 steeg.

Ditmaal is het voor de maand Augustus waarin zich 39 ongevallen voordelen, tegen 23 in dezelfde maand van 1954.

De slechte resultaten van deze twee maanden alleen vernietigen volledig de vermindering geboekt gedurende de andere zes maanden van het jaar.

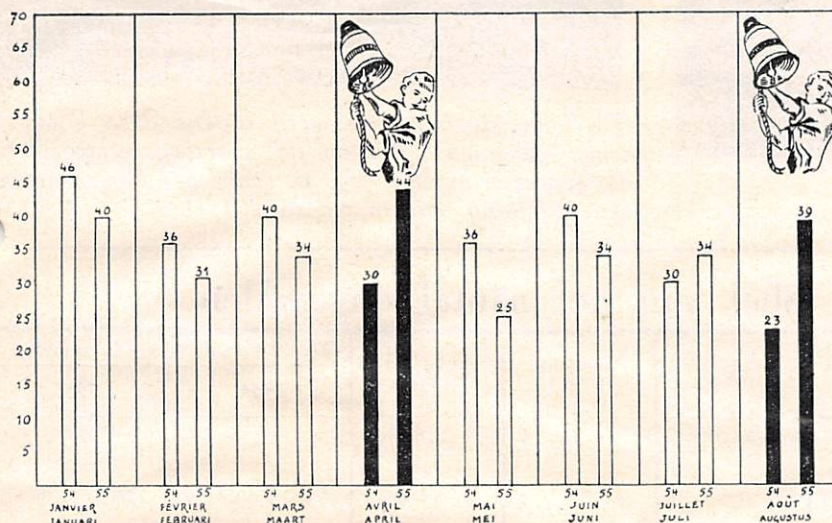
Ter overweging geven we op blz. 18 een vergelijkende tabel per groep en per dienst van het aantal ongevallen voor de maanden April en Augustus, alsook voor de eerste acht maanden van het jaar.

De groepen, die een vermindering boekten, wezen van harte geluk gewenst.

Tot de andere richten wij een dringende oproep tot waakzaamheid.

Het is slechts door een voortdurende inspanning dat er verbetering kan verwezenlijkt worden. Elke dag moeten wij op onze eigen veiligheid waken, niet omdat wij anders de premie van onze ploeg in 't gedrang brengen, maar vooral omdat wij ons eigen leven, onze gezondheid, het geluk van ons gezin en zijn bestaanszekerheid moeten bewaren. Zo de Maatschappij, die ons werk verschaft, ook baat vindt bij de preventie, toch blijven wij zelf, in eigen persoon, de grootste belanghebbenden.

VERGELIJKENDE TABEL VAN HET AANTAL ONGEVALLEN MET WERKVERLET, VAN JANUARI TOT AUGUSTUS 1954 EN 1955.



Het is onmogelijk naast iedereen een engelbewaarder te plaatsen, daarom moet elkeen er toe komen over zich zelf te waken, en voor zijn eigen veiligheid in te staan.

Meer dan ooit moet de strijd tegen de ongevallen met volharding doorgevoerd worden en moeten we komen tot een uiteindelijke verbetering voor 1955.

Deze drie laatste maanden zullen de doorslag geven.

We moeten het record van 1954 breken.

De brand van autobus 962

Op 31 Juli nam de autobus, van de lijn Houffalize-Manhay-Luire, bestuurd door Armand Lemaire in tweede versnelling de lange en sterke helling van Embourg en Beaufays. Bij het binnenkomen van laatstgenoemde gemeente deden de reizigers de bestuurder opmerken dat er rook ontsnapte uit het vulluik van de onder het rijtuig geplaatste motor.

De A. B.-bestuurder hield onmiddellijk zijn rijtuig stil langs de boord van de weg en deed alle reizigers uitstappen.

Wanneer hij nadien het vulluik opende, ontsnapte er een lange vlam. Met behulp van de twee blusapparaten van de autobus, — nadien bijgestaan door Touring-Wegenhulp eveneens met een blusapparaat — begon hij aanstonds de brand te bestrijden.

Niettegenstaande het onmiddellijke ingrijpen kon het vuur niet overmeesterd worden en werd de autobus een prooi der vlammen.

Tijdens het blussen liep Armand Lemaire brandwonden op aan de handen.

De autobus vervoerde een vijftigtal personen. Dank zij de koelbloedigheid van de autobusbestuurder is er geen enkel slachtoffer te betreuren; slechts één minuut aarzeling en het had een verschrikkelijke ramp kunnen worden.

Met genoegen melden wij dat, tijdens de laatste zitting van de Raad van Beheer, de heer Voorzitter hulde bracht aan de tegenwoordigheid van geest van Lemaire.

**U ZULT
nooit
SPIJT HEBBEN**

**van het ongeval
dat U hebt
vermeden**

Tot bevestiging van de geest
van veiligheid

Een vergadering te Brugge



In 't midden van de groep deelnemers, bemerk men drie agenten met de trofeeën van de Groep Vlaanderen.

Op 8 Mei jl. werd het Comité voor Veiligheid en Hygiëne van de Groep Vlaanderen uitgenodigd door de vriendenkring « Vreugde na Arbeid » van Brugge. De plaatselijke pers, op de hoogte gebracht, was eveneens aanwezig.

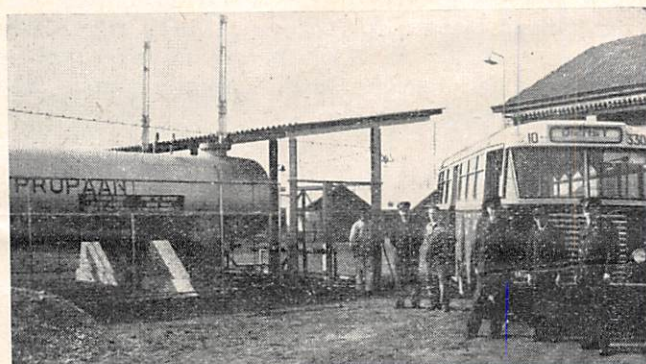
De bedoeling was de agenten van stelplaats Assebroek de beker te tonen, die dit jaar door de Groep Vlaanderen gewonnen werd in de Inter-Groepwedstrijd voor Veiligheid. Ten gerieve van de pers gaf

de h. Thybaut een overzicht van de resultaten behaald op het gebied van veiligheid, en wel in het bijzonder door Brugge.

Hij deelde o.m. mede dat de 28 autobussen van deze stad dagelijks ongeveer 5.000 km. afleggen en dat in 1954, op zes maanden, slechts 6 arbeidsongevallen met werkverlet werden genoteerd.



Leden van het Comité voor Veiligheid naast de tentoongestelde bekers.



De bovenstaande foto werd tijdens deze bijeenkomst genomen. Let op de voorzorgsmaatregelen, die genomen worden voor het opbergen van propaan, een inrichting enig in ons land.

Vergelijkende tabel van het aantal ongevallen

Groepen	April 1954				April 1955				Augustus 1954				Augustus 1955				Totaal van de eerste 8 maanden							
	B	WW	W	Tot.	B	WW	W	Tot.	B	WW	W	Tot.	B	WW	W	Tot.	B	WW	W	Tot.	B	WW	W	Tot.
Antwerpen	1	1	3	5	—	1	—	1	3	2	1	6	2	1	1	4	8	9	13	30	10	6	5	21
Vlaanderen	—	—	—	—	1	1	1	3	—	—	—	—	—	—	1	1	2	—	2	4	5	2	4	11
Henegouwen	2	8	2	12	6	4	5	15	—	1	3	4	4	3	9	16	25	35	33	93	45	26	31	102
Namen-Lux.	—	2	—	2	4	1	—	5	—	1	1	2	—	—	—	—	12	6	10	28	10	1	4	15
Luik	—	—	1	1	3	1	1	5	3	—	—	3	—	—	—	—	17	8	9	34	12	6	9	27
Brabant	4	4	2	10	3	5	7	15	1	2	4	7	7	—	9	16	26	22	36	84	28	24	47	99
Limburg	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	1	2	—	—	2	5	3	—	8	4	1	1	6
TOTAAL	7	15	8	30	17	13	14	44	8	6	9	23	15	4	20	39	95	83	103	281	114	66	101	281

Samenvatting van sommige punten behandeld tijdens de vergadering van de Algemene Dienst voor Veiligheid en Hygiëne (12 Juli 1955)

Het volledig verslag van deze vergadering omvat meer dan twintig bladzijden. Het is niet mogelijk al de tussenkomsten van de afgevaardigden in deze rubriek te vermelden; wij beperken ons tot de voornaamste punten.

Ongevallen aan handen en voeten.

1° Het aantal ongevallen aan de handen is bijna ongewijzigd gebleven.

De h. Borgerhoff herinnert aan het systematisch onderhoud van het gereedschap. Uit de controleverslagen blijkt dat in verschillende stelplaatsen de inventaris-steekkaarten, die aan de basis liggen van dit onderhoud, nog niet in orde zijn. De afgevaardigden worden verzocht de uitvoering van deze onderrichtingen te volgen.

2° Het aantal ongevallen aan de voeten is merkkelijk verminderd, hetgeen schijnt te bewijzen dat het dragen van

schoenen met versterkte punten doeltreffend is.

Het blijkt echter dat deze schoenen nog niet gedragen worden door al de agenten van de Werkhuizen en van Weg en Werken. Inderdaad, enkele recente ongevallen hadden anders kunnen vermeden worden.

De afgevaardigden worden verzocht heel speciaal deze kwestie te volgen en te doen begrijpen aan de belanghebbenden dat het om hun eigen veiligheid gaat.

Stand van de wedstrijd op 31 Augustus 1955.

Equipe N° Ploeg Nr	Anvers Antwerpen	Flandres Vlaanderen	Hainaut Henegouwen	Namur- Lux. Namen- Lux.	Liège Luik	Brabant	Limbourg Limburg
1	1 109	2 80	12 3	2 142	5 82	7 21	1 169
2	4 30	0 588	4 49	4 137	2 152	5 90	2 195
3	4 10	2 21	4 14	1 231	1 69		1 196
4	2 43	2 135	0 371	2 173	1 200	3 95	2 11
5	2 4	3 127	5 19	4 31	2 145	3 26	
6	1 207		5 147	2 133	0 302	1 60	
7	3 36	2 123	6 32		8 50	2 29	
8			7 30		3 140	2 17	
9			6 55		5 64	2 9	
10	1 23		2 29			3 31	
11	3 91		7 1			7 76	
12	0 331		2 127			9 12	
13			7 28			22 6	
14			5 98			13 30	
15			5 53			0 427	
16			16 2			8 34	
17			4 3			3 40	
18			1 23			3 25	
19						6 7	
21			4 105				
Nombre d'accidents Aantal ongevallen	21	11	102	15	27	99	6

Ongevallen op de weg van het werk.

Het aantal ongevallen op de weg van het werk is verminderd gedurende het jaar 1954 (67 tegen 76 in 1953).

Dienaangaande meldt de h. Borgerhoff dat dit soort ongevallen merkkelijk in aantal gestegen is gedurende het 1e kwartaal van dit jaar (16 in 1954 tot 29 in 1955).

Het belang van de eerste zorgen

Een geval van tetanos heeft zich voorgedaan.

Dokter Petre geeft een vakkundig overzicht van de ontwikkeling van dit gevreesd verschijnsel en doet uitschijnen dat het gevaar van infectie veel groter is voor de agenten van de buiten, als voor de agenten van de stad. Hij drukt op het feit dat indien de agent onmiddellijk de zorgen van de hulpverlener had ingeroepen, er grote kans bestaan had dat de wonde niet had ontstoken, waardoor de dodelijke afloop waarschijnlijk uitgesloten ware geweest. De dokter vraagt aan de aanwezige leden een aktie te voeren bij het personeel, opdat de kleinste wonde onmiddellijk zou verzorgd worden door de hulpverlener.

Veiligheidsbrillen.

De statistieken doen uitschijnen dat vele ongevallen te wijten zijn aan een vreemd voorwerp in de ogen.

Om deze ongevallen tot een minimum te herleiden wordt een verzameling van gewone brillen van een elegant model getoond.

De werklieden die in het stof werken zouden zulke brillen dragen.

Wel te verstaan wijzig de invoering van dit soort bril geenszins de bestaande voorschriften, waarbij zekere categorieën van werklieden verplicht zijn speciale veiligheidsbrillen te dragen zoals bv. de slijpers, de kappers, de soldeerders, enz.

of de schoolautodroom van Bredene

Wanneer men in de dagbladen het gemengd nieuws doorloopt, stelt men dikwijls met ontzetting vast dat meermaals kinderen het slachtoffer zijn van een ongeval ofwel er de oorzaak van zijn, daar zij niet het minste besef hebben van de regels van de wegcode.

In talrijke landen heeft men begrepen dat het een plicht is de aandacht van de kinderen, zowel deze van de provincie als deze van de steden, te vestigen op de gevaren van de weg en op de regels van het wegverkeer.

Op ons klein grondgebied, met zijn talrijke wegen, tramlijnen en spoorwegen, is het gevaar veel groter dan elders.

Het provinciebestuur van West-Vlaanderen heeft sedert enkele jaren een politie-school opgericht, die zeer actief is en zich ook onledig houdt met de opvoeding van het publiek en **meer in het bijzonder van de jeugd**. Het schijnt dat de politieagenten van de kleine steden en de veldwachters veel aandacht besteden aan de uiteenzettingen en aan de praktische oefeningen voor de schoolgaande jeugd.

Alzo ontstond het idee een schoolautodroom in te richten te Bredene. Zie hier wat de h. J. Vossen, Procureur des Konings, hierover schrijft in het

« Nieuwsblad van Touring Wegenhulp » :

Het initiatief er van is te danken aan een politiekommisaris, de h. Verhelst, die bij zijn burge-meester en de leden van de raad de steun heeft gevonden die hij verdiende. Deze autodroom is een kompleks van wegen, van sekundaire wegen tot de autosnelweg, die al de vraagstukken van het verkeer voorstelt, nl. kruispunten, verbindingen, overwegen, klimmingen, dalingen, splitsingen, bochten, enz...

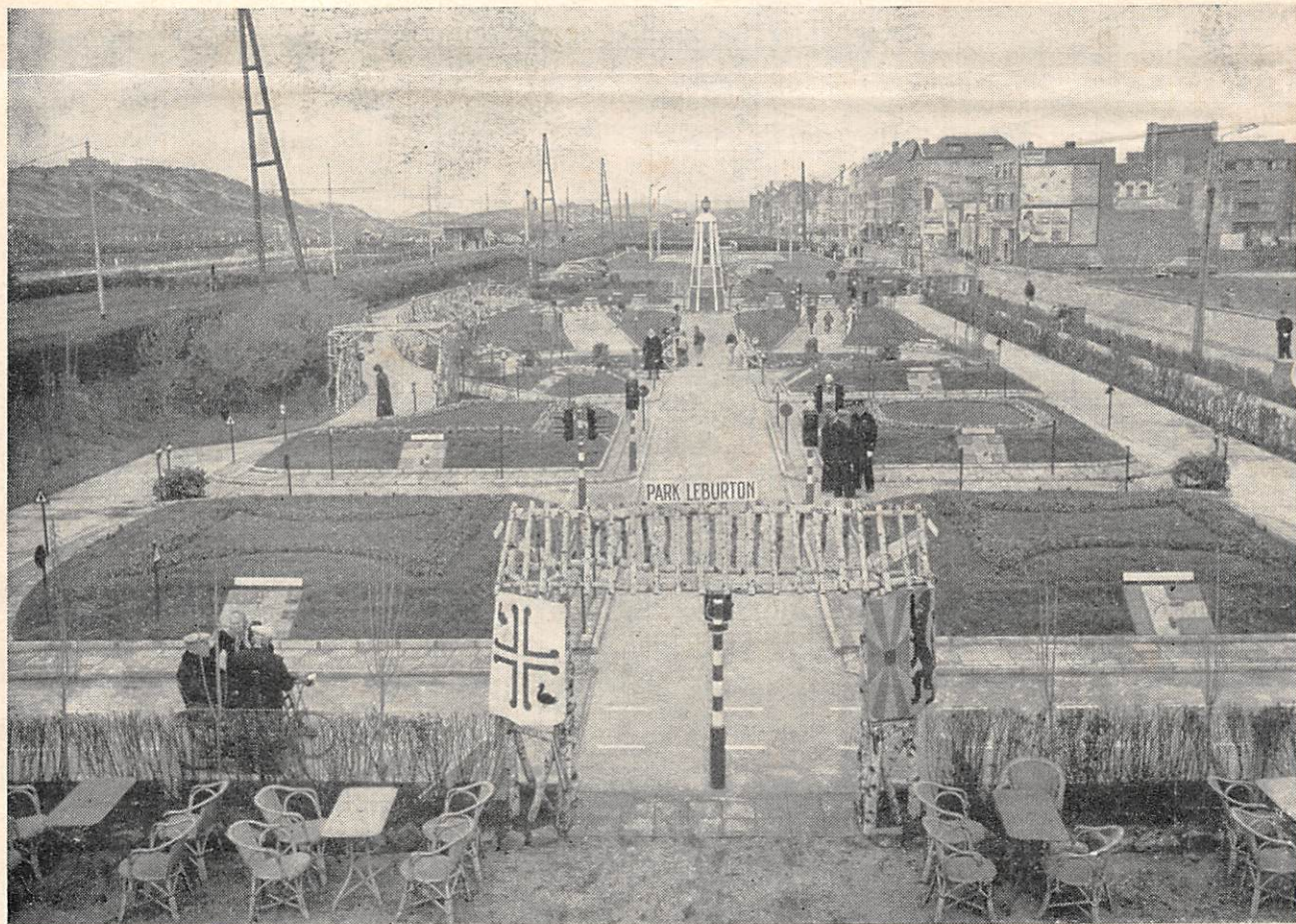
Men telt er 106 verkeersborden, groene en rode lichten, knipperlichten, bewaakte en onbewaakte overwegen, trottoirs, bruggen, parkeerplaatsen. Alles is geëlektrificeerd en wordt bediend door een politieagent, die opgesteld is in een uitkijktoren, die heel de inrichting overheerst.

De toegang is vrij, maar de omloop is alleen voor de kinderen,

die beschikken over fietsen, moto's met of zonder zijspan en miniatuurauto's, die kosteloos ter beschikking van het gemeentebestuur gesteld werden door een Belgische firma.

De miniatuurwegen, waar steeds kan ingehaald en gekruist worden, zijn afgezet met bloemenperken en groene hagen. Elk artikel van de code is er buitendien voorgesteld met een maquette van geschilderd cement. Er boven leest men de Franse en Nederlandse tekst van het voorgestelde artikel.

Onnodig te wijzen op de bijval van de schoolautodroom van Bredene. Het is een gelukkige formule voor de opleiding van jong en oud inzake rijverkeer. Dit initiatief, enig in België, verdient onderstreept en nagevolgd te worden. Wij wensen de totstandbrenger ervan hartelijk geluk.



(Foto Shell. Gliché Touring Wegenhulp).