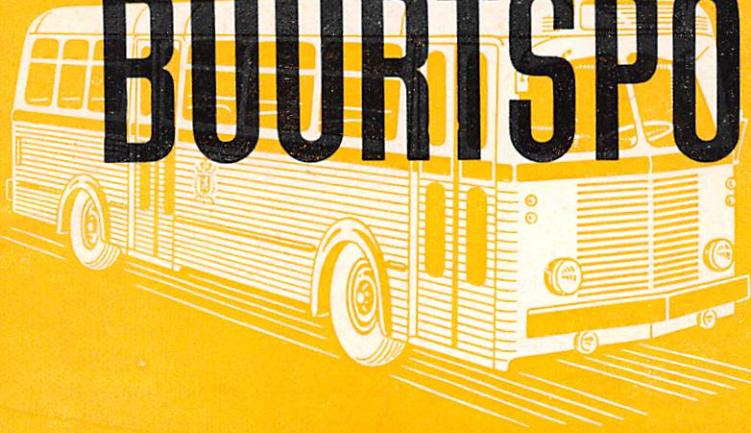
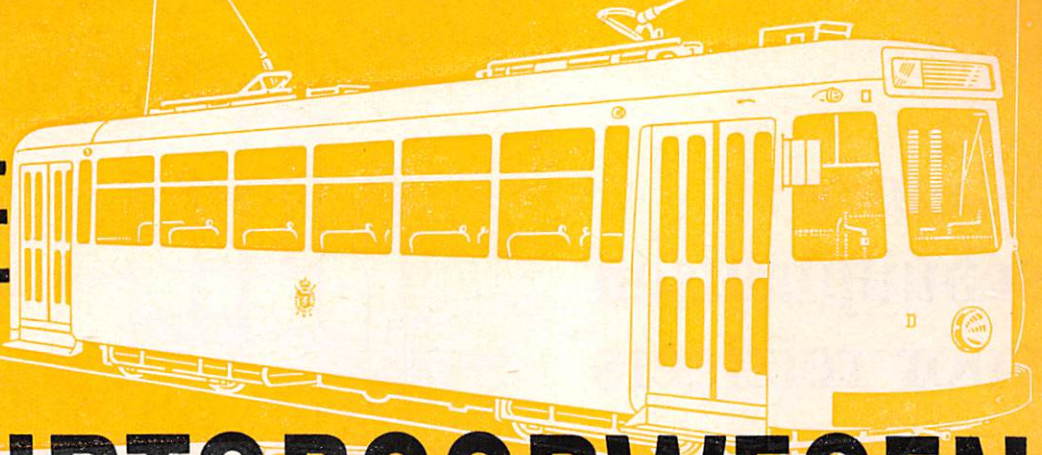


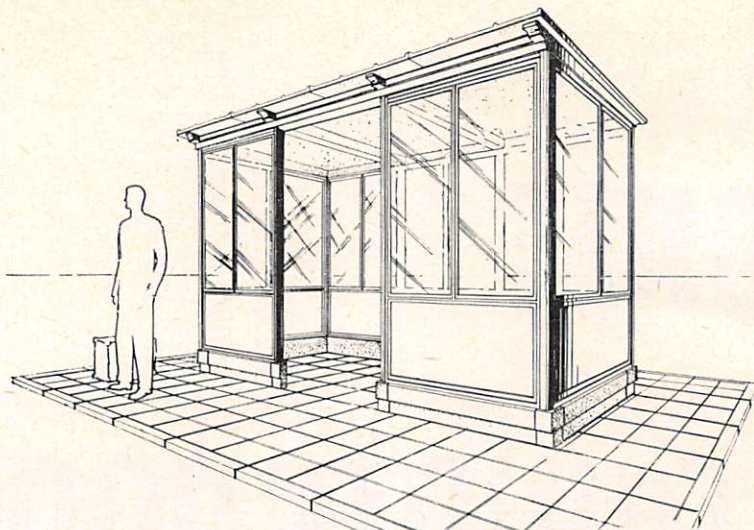
ONZE

BUURTSPOORWEGEN



Onze stadsbussen in Turnhout. (Foto Roels.)

Nieuwe schuilplaatsen voor reizigers



DE N.M.V.B. ontvangt geregeld verzoekschriften van particulieren of aanzoeken van gemeentebesturen, voor het oprichten van schuilplaatsen voor reizigers langs onze lijnen.

De Nationale Maatschappij kan aan deze verzoeken niet altijd een gunstig gevolg geven, wegens de hoge kosten van deze bouwwerken. In sommige gevallen wordt wel een gebouwtje opgericht, namelijk wanneer de N.M.V.B. een bureel wenst, maar in de meeste gevallen wordt de bouw van de schuilplaats geheel of gedeeltelijk betaald door de gemeente.

De noodzakelijkheid van een standaard-type drong zich sinds lang op. Het voornaamste oogmerk was het ontwerpen van een gebouwtje, dat

de een of andere administratie (Buurtspoorwegen of gemeente) zou kunnen oprichten tegen een voordelige kostprijs.

Een studie werd gemaakt voor het bouwen van een geprefabriceerde schuilplaats, bestaande uit goedkope standaard-onderdelen, in reeks gemaakt, en die eveneens uiteenneembaar en verplaatsbaar zouden zijn. De technische diensten van het Hoofdbestuur richtten een soort aanbesteding in voor constructeurs en, dank zij hun tegenvoorstellen en de daaruit voortvloeiende bijwerkingen, werd een praktisch besluit getroffen.

Alzo zal het geraamte bestaan uit meerdere losse onderdelen in gietijzer, die rusten op een grondmuur van blauwe steen, terwijl het dak zal gemaakt worden uit een soort asbestplaten. De studie werd zodanig opgevat dat vier typen van gebouwen kunnen gemaakt worden, van verschillende grootte, maar altijd samengesteld uit dezelfde onderdelen. Het cliché geeft een duidelijk beeld van de ontworpen schuilplaats, die aan alle vereisten beantwoordt en die gemakkelijk uit mekaar kan genomen worden om op een andere plaats weer opgetrokken te worden.



Onze Buurtspoorwegen

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

Aangesloten bij de Vereniging van Belgische Personeelsbladen

Redactie : Wetenschapstraat, 14, BRUSSEL

*Tel. : 11.52.56 — Post : 135
Postrekening : n° 32.27*

Oplage : 6.200 ex.

Prijs van het abonnement voor niet-personeelsleden :

*België 25 fr.
Buitenland 30 fr.*

Drukkerij : GRAPHICA, Brussel

EEN INITIATIEF van de N.M.V.B.

Raadgevingen voor « verkeersveiligheid » aan de « schoolgaande jeugd »

Tijdens een zitting van de Raad van Beheer vroeg de heer Vrebos, Regeringscommissaris, dat de N.M.V.B. zou deel nemen, voor wat de verkeersveiligheid betreft, aan de propaganda-actie door VIA SECURA gevoerd bij de onderwijsinstellingen.

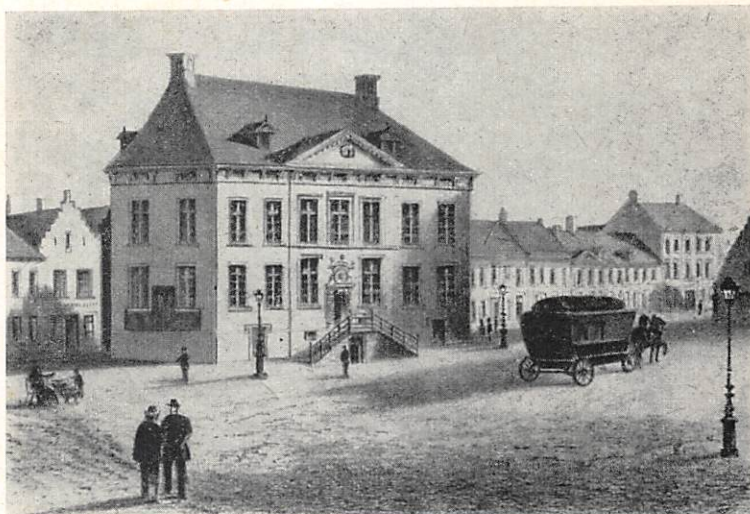
Alzo hebben wij, gebruik makend van de verzending van toeristische kalenders aan de middelbare scholen, aan deze instellingen een geïllustreerde nota verzonden, waarin aan de leerlingen richtlijnen gegeven worden bij het op- en afstappen der rijtuigen.

Tevens worden zij er aan herinnerd dat **ZIJ ZICH MOETEN VAST HOUDEN AAN DE HANDVATTEN**; het is een verplichting voor de reizigers en meerdere onvoorzichtigen, ten gronde geworpen zonder dat een ontijdig remmen kon ten laste gelegd worden aan de Maatschappij, hebben dit ondervonden bij de uitspraak van de rechtbank.



Méer dan 8.000 exemplaren van deze nota werden verdeeld. Laten wij hopen dat onze jeugdige landgenoten de gegeven richtlijnen zullen opvolgen.

TURNHOUT, HOOFDSTAD VAN DE KEMPEN



Een honderd jaar terug. De postkoets vóór het stadhuis op de Grote Markt.

(Cliché ESSO.)

IN het hartje van de Kempen, nog omringd door dichte dennebossen en uitgestrekte heidevelden, ligt een der oudste steden van ons land : Turnhout.

Eertijds kroonbezit van de hertogen van Brabant kan deze stad terugblikken op een bijna duizendjarig verleden. Reeds in de XIII^{de} eeuw werd zij tot vrijheid verheven en, in de volgende eeuw, was zij uitgegroeid tot een belangrijke handelsplaats.

Enkele bewaard gebleven oude gebouwen leggen heden nog getuigenis af van dat verleden : op de markt, de St. Pieterskerk en het stadhuis. Toch is het kasteel, thans Gerechtshof, het schoonste overblijfsel uit Turnhouts verleden. Hier verbleef Maria van Hongarije en ontving er haar beroemde broeder, Keizer Karel.

*
**

Turnhout is niet alleen de Kempische stad, welke in het verleden een economische en historische rol heeft gespeeld ; ook in onze moderne tijd is zij een centrum van grote bedrijvigheid door haar handel en industrie, o.m. op het gebied der weef-



Tram 41, achter het stadhuis op de Grote Markt, vertrekkensgereed voor de reis naar Antwerpen.

nijverheid, maar in de eerste plaats door de papier-
nijverheid (speelkaarten) en het drukkerijbedrijf,
waardoor zij wereldvermaardheid heeft verworven.

In 1947 werden op initiatief van de heer Bauweraerts, burgemeester, boringen gedaan ten einde warm water te vinden, bestemd voor de onlangs gebouwde zwemkom. En inderdaad op 700 m. trof men een « ader » aan en, op 3 maart 1953, borrelde warm water van 30° uit de ondergrond op. Op voorstel van de Aardkundige Dienst van België, kwam het Nationaal Instituut voor de Steenkoolnijverheid tot een overeenkomst met de stad Turnhout om de boringen verder te zetten. Alzo hoopte men metaan, steenkool en zelfs petroleum te vinden.

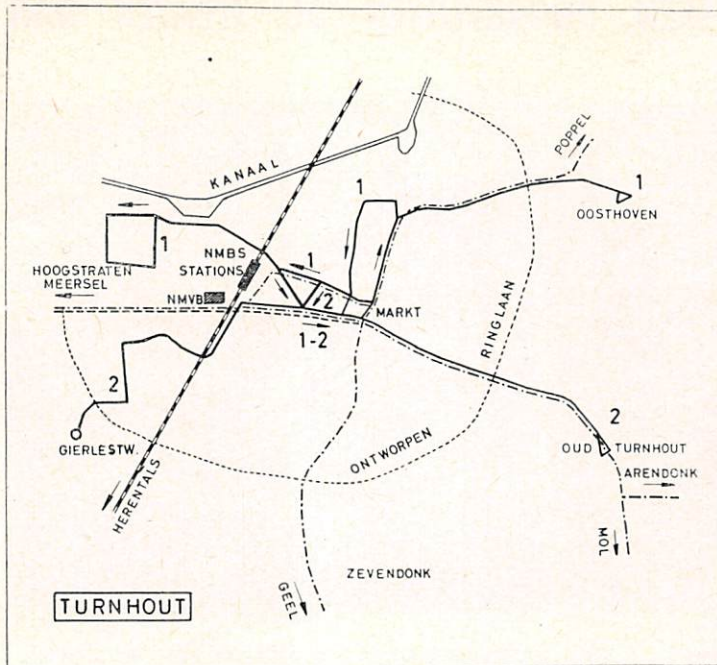
In het begin van het jaar werden de boringen stopgezet op 2.700 m. Binnen enkele tijd zal de stad opnieuw bezit nemen van de putten en gebruik kunnen maken van het warm water.

De hoofdplaats van de Kempen is ook een centrum van geestelijk en cultureel leven. In haar kerken, haar kasteel en haar stadhuis bergt deze stad werkelijke schatten van beeldhouw- en schilderkunst.

Het Taxandria-museum bevat een overrijk materiaal over het ontstaan van de stad en biedt een indrukwekkend overzicht van het volks- en cultureel leven gedurende vele honderden jaren.

De stad is omgeven door landelijk schoon. In de onmiddellijke omgeving ligt het stadspark — het rozenpark heeft meer dan 8.000 rozenstruiken — met zijn openluchtzwemdokken, zijn speeltuinen, zijn uitgestrekte vijver en zijn hertepark.

Maar de toerist, die Turnhout bezoekt, zal ook belang stellen in het natuurgebied, dat zich in alle richtingen uitstrekt ; de brede heivlakten van de Liereman, de domeinen van de voormalige Priorij van Korsendonk, de Konijnenberg zijn gemakkelijk te bereiken vanuit Turnhout, het natuurlijke uitgangspunt van vele tochten in de Kempen.



Schets van onze lijnen.

- : Stadsbussen.
- - - - - : Intercommunale autobuslijnen.
- : Electriche lijn Anwerpen-Turnhout.

DRAAISCHIJF VAN HET BUURTVERKEER IN DE KEMPEN.

Naast haar aandeel op politiek en economisch terrein heeft Turnhout eveneens een uitzonderlijke bijdrage geleverd op het gebied van het buurtvervoer in de Kempen. Immers, in deze stad was sedert 1885 de maatschappelijke zetel gevestigd van de *Antwerpsche Maatschappij voor den Dienst van Buurtspoorwegen*, die de exploitatie verzekerde van zeven stoomlijnen met een totale lengte van ongeveer 300 kilometer. Gedurende verscheidene decennia vertrokken uit Turnhout de stoom-



Onze autobussen rijden door nieuwgebouwde wijken.

trams naar Antwerpen, Mol, Geel (geëxploiteerd door de Kempische Stoomtram Maatschappij), Poppel, Arendonk en Meersel. Al deze lijnen, met uitzondering van de thans geëlectriceerde lijn naar Antwerpen, worden nu geëxploiteerd met autobussen.

De stelplaats van Turnhout wordt voor 't oogenblik geleid door de heer Van Gestel, J., dienstoverste, geholpen door de heer Van Looy, F., bewegingsoverste, en de heren Van den Broeck, J., Verstappen, A., en Dieltjens, J., toezichters.

*
**

Sedert de bevrijding nemen de steden van middelbare grootte, zoals Tienen, Aalst en Sint-Niklaas, steeds meer uitbreiding en worden nieuwe wijken opgericht buiten de oude agglomeratie. Dit verschijnsel deed zich ook voor te Turnhout.

Ten Noorden van de steenweg naar Antwerpen ontstond de nieuwe wijk « Stokt » en ten Zuiden van deze weg nam de wijk genaamd « Lokeren » stelselmatig uitbreiding. In 1938 werden er aldaar grootse en moderne kazernegebouwen opgericht en eerlang zal een aanvang gemaakt worden met de bouw van de nieuwe Philipsfabrieken, met werkgelegenheid voor méér dan 1.000 personen.

Zoals deze plaatsen bleven het gehucht Oosthoven en de gemeente Oud-Turnhout, beide aan de Oostkant van de stad gelegen, tot hiertoe ook gespeend van een degelijke verbinding met het centrum van de stad.

Door het gemeentebestuur van Turnhout werd de wens uitgedrukt deze afgelegen streken te verbinden met de stad. Wie was beter geschikt om de exploitatie op zich te nemen dan de N.M.V.B.?

Sedert 1 januari 1956 werden twee autobuslijnen in dienst gesteld en een derde lijn is voorzien vanaf de Grote Markt naar Zevendonk-kerk, langs het sportcentrum en het stadspark.

De lijn n° 1 verzekert een verbinding tussen Oosthoven en Stokt, langs de Grote Markt, en doet de afstand in 17 minuten.

In dezelfde tijd verbinden de autobussen van lijn n° 2 de gemeente Oud-Turnhout met de Gierlesteenweg, eveneens langs de Grote Markt.

's Zondags en 's zaterdags (marktdag), zijn de autobussen goed bezet, doch in de week daarentegen geeft men zich rekenschap van het feit dat onze Kempische mensen nog gewoon zijn 30 à 40 minuten te voet te gaan om zich naar de stad te begeven. Maar zoals in de andere steden zullen ook in Turnhout de voordelen, opgeleverd door onze autobussen, spoedig naar waarde geschat worden.

Het autobusnet, voor verdere uitbreiding vatbaar, zal ongetwijfeld bijdragen tot de verdere bloei en ontwikkeling van de bedrijvige hoofdstad van de Kempen.

TAALPROBLEMEN

Wie heden ten dage zijn gedachten schriftelijk wil uitdrukken in de Nederlandse taal, en dit zo onberispelijk mogelijk wil doen op gebied van spelling, kan zich niet meer tevreden stellen met zijn schoolse kennis, maar moet noodzakelijkerwijze de Woordenlijst van de Nederlandse taal bij de hand hebben.

Waarom is dit groene boekje — in de handel verkrijgbaar tegen de prijs van 75 frank — zo onmisbaar? Omdat het al de wijzigingen bevat die de jongste jaren werden aangebracht aan de woorden, op gebied van schrijfwijze, geslacht, meervoudsvormen en andere.

Wat al kritiek hebben we gehoord, gelezen... en zelf geopperd bij het verschijnen van deze woordenlijst. En van het standpunt van de Nederlandschrijvende doorsnee-mens, is deze kritiek zeker niet zonder grond. Maar « la critique est aisée, l'art est difficile ». En daarom hebben we ons voorgenomen het probleem van de zo omstreden spellingskwestie wat van dichterbij te beschouwen.

TAALPROBLEMEN schrijven we bovenaan deze bijdrage. Maar wat is taal?

Op eenvoudige wijze gezegd: het is zijn gedachten of gevoelens uitdrukken door klanken voortgebrakt in keel- en mondholte. Dit is **spreektaal**. Deze klanken voorstellen door lettertekens is **schrijftaal of spelling**. Sommige volkeren tekenen echter begrippen en geen klanken (de Chinezen, bvb.).

Terloops weze gezegd, dat in onze spelling — om redenen die wij hier niet kunnen uitdiepen — iedere spraakklank echter niet noodzakelijk door een verschillend teken wordt voorgesteld. Ware het anders, dan ware het bijvoorbeeld logisch te schrijven: twee handen, één hant.

Zonder rekenschap te houden met de gewesttalen, waarvan het aantal op 5.000 geschat wordt, bestaan er op de wereld nagenoeg 850 talen, waarvan bij de 40 in Europa worden gesproken.

Naast deze « levende » talen, bestaan er ook vele « dode » talen, die practisch door geen enkel volk meer in de gewone omgang worden gesproken. Daarvan is het Latijn een gekend voorbeeld.

Over het ontstaan der talen, zijn de meningen der geleerden al zo verdeeld als over het ontstaan der mensrassen. Het blijft een geheim dat waarschijnlijk nooit zal ontsluit worden. Een feit staat vast, dat hoe verder men achteruit gaat in de tijd, dank zij het ontdekken van oude geschriften, hoe meer veelvormigheid men vaststelt in de talen. Met andere woorden, ten opzichte van de cultuurtaal van een volk zijn de gewesttalen of dialecten geen verbasterde talen; zij zijn zuiver oorspronkelijke talen.

De groeiende beschaving echter, het nauwer contact van stad tot stad, het ontstaan en de verspreiding van de school, de uitbreiding van de boekdrukkunst, de grotere verkeersmogelijkheden, dit alles heeft er de volkeren toe gebracht een eenvormige « beschaafde » taal aan te nemen.

SPREEK « BESCHAAFD ».

Dit proces heeft zich voor de Nederlandse taal voltrokken in de XVI^e en XVII^e eeuw. Toen kenden de provincies Noord- en Zuid-Holland, met de steden Amsterdam, Rotterdam, Leiden, 's Gravenhage, een bloeiperiode, zodat het « dialect » van deze streken toonaangevend is geworden en zich ontwikkeld heeft tot de Nederlandse cultuurtaal.

Al hebben het West- en Oostvlaams, het Brabants en het Limburgs, en al de andere gewesttalen met hun plaatselijke schakeringen en bijzonderheden, hun eigen bekoorlijkheden en onvertaalbare pittigheden, waarvan het doodjammer zou zijn, moesten zij uit de volksmond verdwijnen, toch is het voor de beschaafde mens een dringende noodzaak, een bewijs van opvoeding en orde-lievendheid, naast het dialect, de « beschaafde » taal te kunnen spreken. Op deze sociaal-culturele noodzakelijkheid werd onlangs nog gedrukt door een afgevaardigde van de **Vereniging voor het Algemeen Beschaafd Nederlands**, in een radiotoespraak waarin de week van

het A.B.N. werd aangekondigd (van 6 tot 13 februari). Het belang van deze week komt nog beter tot uiting, wanneer men weet dat de medewerking er aan verzekerd door Ministeries, het N.I.R., de N.M.B.S.

Het is wenselijk vreemde talen te kennen. Het tempo waarmede de beschotten tussen de volkeren wegvallen, verplichten zelfs velen geregeld andere talen te gebruiken dan hun moedertaal. Sinds jaren zoekt men zelfs de oplossing in een kunstmatige wereldtaal, het Esperanto bvb. Maar vóór alles komt **het kennen van de eigen cultuurtaal**, voor ons het Nederlands, dat overigens een stevige wipplank vormt voor het gebeurlijk aanleren van vreemde talen.

« NIEUWE » SPELLING, OUD VRAAGSTUK!

Met het « kunnen spreken » gaat vanzelfsprekend het « kunnen schrijven » gepaard.

In de Middeleeuwen was de spelling van het Nederlands nog zeer verscheiden en het is slechts in het Renaissance-tijdperk dat vaste spelregels algemeen recht begonnen te verkrijgen. Nog later, in 1805, wordt een standaardwerk uitgegeven in Noord-Nederland. Het is het **Woordenboek van de Nederduitse spelling**, door M. Siegenbeek, professor aan de Leidse Universiteit.

Een nieuwe woordenlijst zag het levenslicht in 1864. Het was het werk van de twee Noord-Nederlandse taalgeleerden **De Vries en Te Winkel**.

Deze lijst werd niet alleen officieel erkend door de Nederlandse regering, maar ook door de Belgische. En dit is een zeer gewichtig feit, dat grotelijks te danken is aan de inspanningen van de toenmalige Vlaamse Beweging, om in België het Nederlands in officiële kringen als volwaardige taal te doen erkennen, enerzijds, en de spelling ervan aan meer bindende regels vast te leggen, anderzijds.

De woordenlijst De Vries en Te Winkel werd naderhand, met betrekkelijk korte tussenpozen, bijgewerkt en vereenvoudigd. Een laatste maal verscheen de lijst in 1914. Men moest veertig jaar wachten naar een gans nieuwe officiële lijst. Oorzaak van deze gaping dient gezocht, eensdeels in de twee wereldoorlogen met hun culturele en politieke verwickelingen, anderdeels in het pijnlijke zoeken naar een vereenvoudigde spelling.

Want men moet niet denken dat de vereenvoudigde spelling een ultramoderne nieuwigheid is. Velen hebben horen spreken van de spelling Marchant, maar weinigen weten dat de Nederlandse letterkundige Kolléwijn, R. (1857-1942) reeds in 1891 een artikel schreef, getiteld **Onze lastige spelling**, waarmee dan ook de wagen aan 't rollen werd gebracht.

Inderdaad, De Vries en Te Winkel hadden in hun spelling verschillen opgenomen, die vroeger door de gesproken taal te rechtvaardigen waren, maar thans geen zin meer hebben. Voorbeeld: **menschen**, waarin de **sch** een zuivere s-klank geworden is.

Kolléwijn's standpunt verwekte veel interesse maar ook veel tegenstand. Dat hij klaar zag, is bewezen door het feit dat vele door hem voorgehouden vereenvoudigingen, thans officieel in onze taal zijn overgenomen.

Allerlei commissies, zowel in Nederland als in België, bestudeerden het probleem. Vooral in Noord-Nederland was de strijd soms hevig. Van 1934 af ontstaat aldaar een ongelooftijke toestand. De Minister van Onderwijs Marchant voerde een aantal spellingsvereenvoudigingen in, die verplicht onderwezen werden in de scholen... En nochtans bleef, tot in 1947, de officiële taal van de Nederlandse Regering steunen op de lijst De Vries en Te Winkel.

DE GOEDE WEG OP...

In 1945 werd een Belgisch-Nederlandse Spellingscommissie opgericht, en praktisch onmiddellijk werden enkele der meest logische vereenvoudigingen in onze taal ingevoerd. Wij bespraken ze in het nummer 9 van « Onze Buurtspoorwegen » en zullen er hierna nog op terugkomen.

En dan werd de koe definitief bij de hoorns gevat voor het samenstellen van een nieuwe woordenlijst, die dan ook, dank zij het werk van een gemengde Commissie van 6 Belgen en 6 Nederlanders, in 1954 kon verschijnen.

Voor welke moeilijkheden stonden deze taalgeleerden? Voor zeer grote.

De voornaamste misschien wel, was het feit dat bij de bevolking benoorden Maas en Rijn, enerzijds, en bij de « benedenmoerdijkse » Nederlanders (Vlamingen inbegrepen), anderzijds, er geen eenheid meer bestaat in de gesproken taal wat betreft o.m. het geslacht der woorden.

Nog een andere moeilijkheid voor de Commissie was, dat naast het schrappen van verouderde woorden uit de woordenlijst De Vries en Te Winkel, er nieuwe moesten ingevoerd worden, vooral bastaardwoorden die sinds jaren algemeen burgerrecht hadden verkregen, maar op verschillende wijze werden gespeld.

Bij deze en nog andere struikelblokken kwam dan nog het feit, dat in de wereld der taalgeleerden zelf, er geen eenheid van zienswijze en inzichten bestond wat betreft de voorgestelde vereenvoudigingen. En daar er per se één woordenlijst moest opgemaakt worden en geen twee, die dan nog niet alle partijen zou hebben bevredigd, kwam men tot een compromis-oplossing met sommige voordelen, maar ook veel nadelen.

Wij laten hier slechts enkele staaltjes volgen van hetgeen deze oplossing in der minne ons heeft gebracht.

... MAAR WAT VOOR HOBBELIGE WEG!

Er zijn daar vooreerst de naamwoorden met twee, ja zelfs drie verschillende geslachten, voor eenzelfde betekenis nochtans. Van een duin aan de zee mag men zowel zeggen dat hij of het zeer hoog is. Men heeft de keuze tussen de gordijn (mannelijk of vrouwelijk) en het gordijn. En zo zijn er een ganse reeks.

Dan zijn er de verschillende meervoudsvormen voor eenzelfde woord. De roers of de roeren, de ziekten of de ziektes. Verder nog de verschillende toegelaten schrijfwijzen. Bibliothecaris of bibliothekaris of bibliotecaris of bibliotekaris. Consequent of konsekwent. Gyroskoop of giruskoop, waarvan we ons technisch woord: girus of girusus mogen afleiden.

Een aardig tijdverdrif bestaat er in woorden samen te stellen, die men op een groot aantal manieren schrijven kan. Aldus kan « synchronisatiemethoden » op 16 (zestien!) verschillende wijzen geschreven worden. Inderdaad: y of i, ch of k, th of t, n of s.

Wij sluiten deze reeks voorbeelden af met het woordje: thesis. Men mag het inderdaad ook tesis of these of tese schrijven, met als meervoudsvormen: thesissen, theses, thesen, tesissen, teses, tesen.

Met de beste wil van de wereld kan er dus niet verdoezeld worden, dat de spelling van de Nederlandse taal de ziekte, waaraan zij sinds jaren lijdt, nog niet te boven is gekomen. Wij zeggen wel « spelling » hetgeen niets te maken heeft met de taal op zichzelf. Sommige

schrijvers pennen hun geestesvruchten wel neer in een mengelmoes van dialect en beschaafde taal. En hun boeken zijn meesterwerken. Andere schrijvers voeren nieuwe woordvormen in die stilaan vaste voet krijgen in de gesproken en geschreven taal. Want de taal is iets dat leeft; versleten weefsels vallen af, nieuwe groeien bij.

Dit alles belet echter niet dat een gezonde taal ook een stevige ruggegraat nodig heeft. Dat schijnt het « groene boekje » ons nog niet gebracht te hebben.

Maar wij herhalen het. De opstellers ervan stonden voor een buitengewoon ondankbare taak: het smelten in één kroes van allerlei opvattingen, vooroordelen, gebruiken... Voegen we er ook nog aan toe, dat in het boekje zelf, in zeer veel gevallen van « zo mag het, en ook zo, en gebeurlijk nog anders », er een voorkeur aangeduid wordt.

In Vlaams-België wordt door velen, in pers en tijdschriften, naar deze voorkeurspelling niet omgezien en wordt de « progressistische » spelling aangenomen, waarvan hier twee voorbeelden: waar het mag, wordt de k-klank k geschreven en niet c, en th altijd tot t vereenvoudigd. Daarentegen zijn de Noord-Nederlanders eerder behoudsgezind.

Voor de administratie wordt de algemene vrijheid echter ingedijkt, en is tot nog toe de voorkeurspelling geboden.

Is de nieuwe woordenlijst dus geen volmaaktheid in de zin die wij, gewone stervelingen, het zouden wensen — d.i. iets éénvormigs, praktisch vrij van uitzonderingen — toch bracht het menige goede zaak, die zal uitkomen in de hiernavolgende bespreking van de nieuwe spelregels.

Heel zeker zal de volgende Woordenlijst een meer handzaam karakter hebben, omdat bepaalde « verdraagzaamheden » en dubbelvormen er zullen uit geweerd worden door gebrek aan algemeen gebruik, of door een energieke beslissing van de verantwoordelijken.

De leden van de gemengde commissie drukken zich overigens zelf als volgt hierover uit: « Een nieuwe uitgave zal de weerspiegeling moeten zijn van nieuwe inzichten en mogelijke nieuwe taalfeiten in Zuid en Noord. In het bijzonder dient het ontwikkelingsproces van de beschaafde Nederlandse omgangstaal in België met aandacht te worden gevolgd. »

Wat er ook van zij het werk der taalgeleerden met zijn onvolmaaktheden die bijna niet te vermijden waren, vormt toch een stevige schakel tussen het oude en het nieuwe. En dat is reeds heel wat!

SPELLING VAN HET NEDERLANDS.

Wij vangen hier nu een bespreking aan van de spelregels.

Daar onze lezers leden zijn van het personeel ener Nationale Maatschappij, zullen we hier — voorlopig althans — enkel de voorkeurspelling aangeven. Bovendien beginnen we met de gemakkelijkste gevallen. En ten slotte weze gezegd dat deze kleine studie, onmogelijk volledig zijn kan. Wij citeren enkel de hoofdzaken. Maar wie deze goed kent, is reeds ver gevorderd in het schrijven zonder fouten.

1. Hoofdletter of kleine letter?

Worden voortaan met kleine letter geschreven: de namen van dagen, maanden, windstreken, jaargetijden.
Dus: dinsdag, juli, zuidwesten, lente...

2. Ph of f?

Altijd f.

Dus: filosoof, foto, fysica...

3. Rh of r?

Altijd r.

Dus: retorica, ritme, reumatiek...

G.V.V.

(Wordt vervolgd.)

« AUTOMATION »

DE « automation » is een onderwerp dat op het ogenblik druk besproken wordt. Het woord zelf bestaat nog niet zo lang en is van Amerikaanse afkomst. Sommige beschouwen het als synoniem van automatisatie, waarvan iedereen de betekenis kent. Feitelijk slaat « automation » terug op zekere bijzondere aspecten van de automatisatie : het beheer van automatische machines in kettingsysteem, de elektronische controle, de automatische behandeling.

Onlangs gaf een voordrachtgever, tijdens een uitzending van het N.I.R., een geestige maar juiste bepaling van het woord « automation » : « Het is een woord, dat geen verleden heeft daar het vroeger niet bestond, dat geen heden heeft daar men het niet vindt in het

len, die de menselijke tussenkomst beperken en alzo de missingen, die nog steeds mogelijk zijn, vermijden.

De « automation » steunt vooral op het principe van de regeltechniek, t.w. de inschakeling van zelfwerkende controleapparaten in een regelkring.

Men is geneigd te geloven, dat de volledige automatisatie van de fabricatie slechts economisch kan toegepast worden op de allergrootste serie-bedrijven, zoals de grote automobielfabrieken. Er zijn tegenwoordig echter strekkingen om deze techniek aan te wenden bij fabricaties in kleine en middelgrote reeksen, wat ons in de eerste plaats interesseert.

De werksnelheid van de werktuig-machines vergeleken bij de tijd nodig voor **de voorbereiding** van het werk, eist dat, in de middelgrote bedrijven van België men zoveel mogelijk de tussenbewerkingen automatiseert : behandeling, voorbereiding, studie.

Wij zullen hier geen technische beschrijvingen geven van het toezicht door de machine op toleranties, toestand van de oppervlakten en van de afwerkingen, daar dit deel uitmaakt van het werk van de specialisten.

EEN PIONIER IN AMERIKA.

De Ford Motor Company heeft werkelijk pionierswerk verricht inzake « automation ». Hiervan getuigt haar afdeling te Cleveland, waar motoren worden gebouwd. Dit machtige complex, dat dagelijks 4.600 motorblokken afwerkt, bestaat feitelijk uit 42 automatische machines, die 530 operaties uitvoeren.

De omvorming van de ruwe staalblokken in afgewerkte motorblokken geschiedt volledig automatisch ; een elektronisch systeem beveelt de voortbeweging door de fabriek van de ene machine naar de andere. Indien het elektronisch brein een fout in de uitvoering vaststelt, dan wordt de motorblok opnieuw naar de in gebreke gebleven machines teruggestuurd met de nodige aanduidingen over de te herstellen fout. Eventuele defecten in de machines zelf, worden automatisch overgeseind naar een centraal controlebord.

DE « AUTOMATION » IN RUSLAND.

Op 25 januari l.l. werd de oprichting gemeld van een Russisch Ministerie van Automation. Een deel van het nieuw vijfjarenplan is voorbehouden aan de « automation » en voorziet dat de invoering van deze methodes, in elke tak van de nijverheid, een der voornaamste taken moet uitmaken van de Russische regering.

BESLUIT.

Er kan niet aan getwijfeld worden dat deze omwenteling in de productie, ook op de Belgische economie haar weerslag zal uitoefenen. Het probleem van de automatische regeltechniek met zijn technische en sociale aspecten, wordt overigens meer en meer ernstig bestudeerd door verantwoordelijken van bedrijven en groeperingen. Hier en daar reeds werd de « automation » ingevoerd.

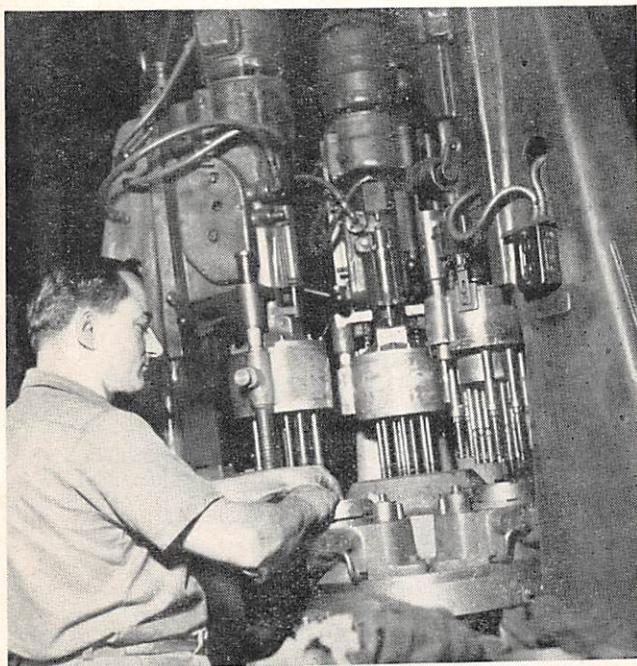
Een groot tekort aan technici is nochtans een der beletsels, die vooraansnog een snellere veralgemening ervan belemmeren.

EEN ABONNEE OP 10.000 KM !

Begin februari ontving onze redactie een brief uit Kaapstad, haven en hoofdstad van de Zuidafrikaanse Unie, en waarbij 100 Belgische frank was gevoegd.

Dit schrijven kwam van een geabonneerde op ons tijdschrift, die aldus in eenmaal betaalde tot in 1958. Een vriendschappelijke geste, die wij niet ongemerkt wilden laten voorbijgaan.

Wij houden het adres van de h. Read ter beschikking van diegenen onzer lezers, die hun verlofdagen wensen door te brengen in Kaap de Goede Hoop !



Detail van een der « transfer »-machines in de fabrieken lapy (Frankrijk). De boren en frezen staan kort tegen elkaar opgesteld. Op een gegeven ogenblik komen zij in beweging en de drie koppen, waarin ze bevestigd zijn, dalen afzonderlijk met geregelde snelheid. Het metaal wordt aangetast en met de fijnste nauwkeurigheid afgewerkt.

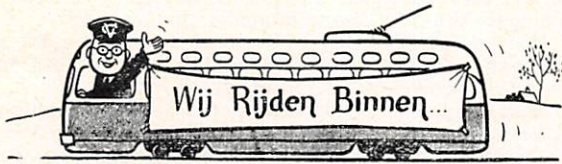
woordenboek, maar dat een schitterende toekomst tegemoet gaat. »

In een bijdrage, onlangs verschenen in « Organisation Scientifique » gaf de heer J. Boulanger, professor aan de Polytechnische Faculteit van Bergen volgende bepaling : « De « automation » is het gebruik van de automatisatie-technieken op nijverheidsgebied, wat ook de gebruikte middelen en de toepassingsgebieden zijn : fabricatie, behandeling, vervoer, boekhouding, geldwezen, handel, enz. »

De « automation » schijnt alzo een soort « super-automatisatie » te zijn, die op een zeer grote schaal de meest recente verwezenlijkingen op het gebied van wetenschap en techniek zou benuttigen.

Op het gebied van fabricatie had de eerste revolutie in de nijverheid ongeveer 150 jaar geleden plaats, bij de vervanging van de handarbeid door de mechanische energiebronnen. Op het ogenblik staan wij tegenover een tweede industriële revolutie, die er toe strekt in het productieproces, controle-apparaten in te schake-

PERSONALIA



HUWELIJKEN

Veel geluk en zegen
Op uw huwelijkswegen.

Lijst der Oprustgestelde Agenten in de Groepen

Maanden december 1955
en januari 1956.

BLUEKENS Felix, klerk 2e kl.	43	Antwerpen
VLOEMANS Frans, ploegbaas	34	»
DONCKERS Louis, baanwerker	33	»
VALCKX Jan, el. geleider	33	»
DE WACHTER Jan, machinist	32	»
VAN HAM Henri, ontvanger	32	»
STELLAMANS, AR. geleider	41	W.-Vlaand.
CLEMENT August, AR. geleider	39	»
VERFAILLIE Jozef, remmer	23	»
CANTINIAU Ernest, el. geleider	31	Henegouwen
DURIEUX Pierre, meestergast	31	»
MIRLAND, ontvanger	31	»
ELOY Louis, meestergast	46	Namen-Lux.
DUFAUX Edouard, keurwerkman	30	»
LASSENCÉ Joseph, baanwerker	30	»
BREELS Arnold, machinist 1e kl.	40	Limburg
PEETERS Jan, machinist 1e kl.	39	»
HUGO Victor, baanwerker	45	Brabant
SCILLIEN Désiré, hoofdontvanger	40	»
GODDEN Dominique, baanwerker	39	»
BOGAERTS Corneel, baanwerker	33	»
DUPONCELE Omer, baanwerker	33	»
VAN OOSTERWIJCK Louis, ontvanger	31	»
DE KOSTER J.B., el. geleider	30	»

GROEP WEST-VLAANDEREN

De h. STRUBBE J. met Mej. VAN OVERBERGHE A.

GROEP BRABANT

De h. RAVEYTS J. met Mej. GOELEN S. G.



GEBOORTEN

Wees moeders trots
[en vaders vreugd
Wees welkom, kleuter
[klein.

GROEP ANTWERPEN

LEA bij de h. COENE M. (Brasschaat).
JOSEPH bij de h. SMEULDERS A. (Wuustwezel).
MARIA bij de h. LINDERS J. (Ekeren).
RUDI bij de h. VAN DER STRAETEN F. (Kapellen).
MARIA bij de h. VAN DER EYCKEN L. (Kasterlee).
NICOLAAS en IVO bij de h. COOLS J. (Bonheiden).
MARCUS bij de h. NAUWELAERS J. (Zandhoven).
MARIANNE bij de h. VAN DE CRUY S. H. (Turnhout).
JOZEF bij de h. SCHOOF S. D. (Zandhoven).
AGNES bij de h. BAETEN J. (Merksem).
RITA bij de h. GEENTJENS C. (Beerse).
LUC bij de h. VAN DOOREN C. (Turnhout).
LUCAS bij de h. VAN LOOVEREN L. (Brasschaat).
ARLETTE bij de h. ELST P. (Brasschaat).

GROEP OOST-VLAANDEREN

EDDY bij de h. HAENTJES R. (Ledeberg).
MARLEEN bij de h. MERTENS K. (St. Amandsberg).
CHRISTINE bij de h. DE POORTER G. (Gent).
MARIE-CHRISTINE bij de h. VENNEMAN R. (Smetlede).
RONY bij de h. METS R. (Tielrode).

GROEP WEST-VLAANDEREN

MARIJKE bij de h. CARLIER R. (Dikkebus).

GROEP LIMBURG

LUC bij de h. BUTTIENS J. (Alken).
JOSEPH bij de h. SNIJKERS J. (Elen).
MARCEL bij de h. PENSART J. (Martenslinde).
ROLANDE bij de h. DONNE J. (Bree).
WILLY bij de h. SMEETS J. (Molenbeersel).
JOSEPH bij de h. VANHOVE J. (Tongerlo-Limburg).
HENRIETTE bij de h. PLESSERS H. (Loozen-Bocholt).
RIA bij de h. RAYMAEKERS H. (Kuringen).
CHRISTIAAN bij de h. MERCKX J. (Diest).

GROEP BRABANT

CHRISTIANE bij de h. VERHEYDEN M. (Overijse).
ANNE-MARIE bij de h. MASSAGE D. (Schepdaal).
JEAN-BAPTISTE bij de h. VINCKE J.B. (Beersel).
RITA bij de h. TORFS F. (Mechelen).
GERTRUDE bij de h. COECK J. (Pamel).
DENISE bij de h. HARNIE J. (Schepdaal).
ALEX bij de h. DESAEGER J. (Schepdaal).

DE MOOIE LOOPBANEN



Eloy L.,
meestergast 1e kl.
46 j. dienst
NAMEN-LUX.



Verbeyst A.,
hulpklerk
44 j. dienst
BRABANT

IN MAART
GEEN ONGEVALLEN

OP HET HOOFDBESTUUR

Op het ogenblik dat het vorig nummer van de pers kwam, vernamen wij dat onze collega Meijffer Durllet, van de dactylografie, een heelkundige bewerking moest ondergaan. Sedertdien hebben er zich verwikkelingen voorgedaan, zodat een volledige genezing nog enkele tijd kan uitblijven.

Na ongeveer 50 jaar dienst bij het Hoofdbestuur, ging de heer Courtain, onderbureelhoofd, op rust. Op vijftienjarige leeftijd (april 1906) trad hij in dienst in de autografie. Thans had hij de leiding van de drukkerij, functie die hij met veel bevoegdheid ver-

volde. Zijn kleine groep waardeerde ten zeerste zijn gemoedelijkheid en eenvoud en zag hem met tegenzin vertrekken. Wij wensen hem nog vele jaren.

Wij melden het ontslag van Mevrouw Randaxhe, maatschappelijke assistente voor de Groep Brabant, die moeder werd van een lief dochtertje. Zij zal zich voortaan volledig aan haar huisgezin wijden.

Op 1 februari trad Meijffer Van Lierde, licentiaat in beroepskeuze en -oriëntatie, in dienst; zij is gehecht aan de Sociale Dienst.

Een
wedervaren
van



Controleur SPEURNEUS

ONTVANGER: Controleur, ik ben tevreden dat ik u zie; ik heb een formidabel idee.

SPEURNEUS: Voor de ideeënbus? O.: Misschien wel. Maar ik wil er u toch eerst over spreken. Mijn idee kwam, toen ik naar de uitzending « niets of dubbel » van Radio-Luxemburg luisterde. De N.M.V.B. zou een dergelijke wedstrijd moeten inrichten.

S.: En over welk onderwerp?

O.: Over het exploitatiereglement bijvoorbeeld.

S.: Dat is een reuze idee. Wel laten wij maar aanstonds beginnen. Wij hebben nog vijf minuten. De eerste vraag voor 500 fr. Tot welke ouderdom hebben ongehuwde kinderen van een groot gezin recht op 50 % vermindering?

O.: Tot 21 jaar.

S.: Goed, nochtans moet ik nog steeds vervallen kaarten inhouden en krijg ik de indruk, dat de jonge ontvangers denken dat de kinderen uit een groot gezin gans hun leven hun kaart mogen behouden. Nu voor 1.000 fr.

Een gewezen-militair, oorlogsinvalides, vader van een groot gezin, vergezeld van een kind in padvindersoniform, doet een rit van 4 secties. Hoeveel betalen zij volgens barema 1?

O.: De vader betaalt 1 fr als invalide en het kind 3,50 fr t.w. de minimumprijs van de 50 % van 4 fr voor 4 secties, natuurlijk indien voor het kind de kaart van groot gezin getoond wordt en niet omdat het een padvinder is.

S.: Juist. Niets of dubbel?

O.: Dubbel.

S.: 2.000 fr. We veronderstellen een brandweerman in uniform, vergezeld van zijn vader, een oprustgesteld rijkswachter en van zijn vrouw, verpleegster bij het Nationaal Werk voor Kinderwelzijn. Op welke verminderingen hebben zij recht.

O.: Al de leden van deze familie betalen de volle prijs.

S.: Bravo, ge gaat een record vestigen. Maar het is toch een feit, dat sedert de afschaffing van eerste klasse en van het goederenvervoer, de taxatie fel vereenvoudigd is; ik huiver nog als ik denk aan de vragen, die gesteld werden op mijn examen voor controleur. Deze heb ik nog onthouden, zie: levert een bijkaart af aan een militair, voorzien van een reiskaart tweede klasse van de tweede naar de zevende sectie, die van de vijfde sectie af overgaat naar eerste klasse. Wat zegt ge daarvan? Maar nu de vierde vraag voor de 4.000 fr.

Bij de Buurtspoorwegen zal de volgende maand maart een speciale betekenis krijgen. Waardoor?

O.: Dat weet ik niet.

S.: Dan spijt het mij zeer, beste vriend, maar de 4.000 fr zijn verloren. **MAART ZAL DE MAAND ZONDER ONGEVALLEN ZIJN.**

AAN DEZEN VAN DE KUST :

Welkom !

Van dit nummer af, komt **Onze Buurtspoorwegen** ook in de gezinnen van de agenten der kustlijnen.

Wij wensen ze welkom in de grote buurtspoorweg-familie, waarvan de takken zich nu zonder onderbreking uitstrekken van aan het zeestrand tot in de Kempenvlakte, over het heuvelige Midden-België tot in de verste hoeken van de bosrijke Ardennen.

Onze Buurtspoorwegen zal ook voor deze nieuwe lezers de verbinding zijn tussen Directie en personeel, de spiegel van de activiteiten van de Nationale Maatschappij, de echo der gelukkige gebeurtenissen en tegenslagen uit het persoonlijke leven.

Wij herinneren er ten slotte aan dat het Redactiecomité graag alle mededelingen aanvaardt, die betrekking hebben op grote en kleine feestelijkheden ingericht door de agenten zelf of op de bedrijvigheid van onafhankelijke personeelskringen.

Sint-Elooi-viering te Kuregem

Ieder jaar wordt het feest van de patroonheilige van de metaalbewerking gevierd in onze werkhuizen, die verspreid zijn over gans het net. Het is juist deze verspreiding, die een reportage over deze feestelijkheden bemoeilijkt, te meer daar rond hetzelfde tijdstip het Kerstnummer reeds persklaar is.

In 1955 heeft onze fotograaf zich naar de werkhuizen van Kuregem begeven, waar hij enkele opnamen maakte van het feestmaal dat er door een gespecialiseerde firma werd opgediend en waarop het merendeel van de werkhuisagenten tegenwoordig was. Het diner werd opgeluisterd door een orkest samengesteld uit agenten van de werkhuizen. Alle afdelingen van het werkhuis hadden zich terdege ingespannen om hun werkruimte te versieren.



Uitreiking van eretekens aan agenten van het Hoofdbestuur



De agenten van het Hoofdbestuur in de grote zaal.

Het is lang geleden dat er nog zoveel gedecoreerden waren op het Hoofdbestuur. Inderdaad tussen 1918 en 1928 werd de aanwerving praktisch stopgezet; alzo maakt het merendeel van de huidige jubilarissen deel uit van de promotie 1929.

Sinds zijn benoeming tot Directeur-Generaal heeft de heer Hoens de gewoonte aangenomen, ter gelegenheid van Nieuwjaar, de agenten te verenigen in de ruime vergaderzaal van het souterrain. Dit jaar eveneens, op 3 januari, te 11 uur, bood de heer Van Lierde, Inspecteur-Generaal, aan de heer Hoens de wensen van de agenten van het Hoofdbestuur. Hij verheugde zich in de verbetering van de financiële toestand, die zich sedert enkele jaren voordoet en gaf de heer Directeur-Generaal de verzekering van de volledige medewerking van allen.

In zijn antwoord wees de heer Directeur-Generaal op de band die Directie en personeel samenhoudt. Met een fijne zinspeling en in goedgekozen bewoordingen, bracht hij dan het onderwerp van zijn toespraak op de vreugde en het leed in het familiaal leven, en wenste hij allen veel geluk en succes in het huisgezin en bij het vervullen van het werk.

Toen verklaarde de heer Hoens er



De h. HOENS, Directeur-Generaal, feliciteert de H. ROBIN, Hoofdingenieur-Diensthooft, na hem het Burgerlijk Kruis van 1^{ste} Klas te hebben overhandigd.

zich over te verheugen, 18 agenten van het Hoofdbestuur te kunnen feliciteren ter gelegenheid van hun ambtjubileum. Onder herhaalde toejuichingen, reikte hij achtereenvolgens het ereteken uit aan :

35 JAREN DIENST.

Burgerlijk Kruis van 1ste klas.

H. ROBIN, E., Hoofdingenieur-Diensthooft.

Burgerlijk Kruis van 2de klas.

H. ANHES, F., Huisbewaarder.

25 JAREN DIENST.

Burgerlijke Medaille van 1ste klas.

HH. VERMEIREN, U., Hoofdinspecteur;
VANDEN EËDE, A., Inspecteur;
HEMBERG, J., Bureauchef;
FELIX, J., Bureauchef;
MEULENBERGS, J., Bureauchef;
VAN AENROYDE, I., Organisatie-moniteur;
FINET, E., Bureauchef;
LECOUTURIER, E., Bureauchef;
HUENS, J., Inspecteur;
DIERINCKX, G., Bureauchef;
VAN ECKHOUT, L., Inspecteur;
GEENEN, J., Onderbureauchef;
VAN DEN EËDE, L., Onderbureauchef;
PEETERS, V., Klerk;
BRUYNBROECK, J., Geschoolde werkmán;
TAELEMANS, A., Geschoolde werkmán.

Zoals het ook de gewoonte is in de Groepen, werd na de plechtigheid wijn en belegde broodjes aangeboden. Opwekkende muziek zorgde voor de nodige stemming.

Naar het schijnt, zal deze kleine feestelijkheid tot een traditie uitgroeien en dit zal zeker ieders goedkeuring wegdragen.

De jubilarissen van het Hoofdbestuur.



Grondige wijzigingen in de Vlaanderen

Sedert 1 januari werden de kustlijnen, die tot nog toe geëxploiteerd werden door de « Maatschappij tot Exploitatie der Buurtlijnen van Oostende en de Belgische Badplaatsen » (M.E.B.O.B.B.), in eigen beheer overgenomen door de N.M.V.B.

Daarenboven heeft de Raad van Beheer beslist, vanaf bovengenoemde datum, een afzonderlijke Gewestelijke Di-

rectie te voorzien voor de provincies Oost- en West-Vlaanderen.

De heer Cosyns, Hoofdingenieur, blijft de exploitatie van Groep Oost-Vlaanderen besturen en de heer Storms, Hoofdingenieur, werd gelast met de Directie van de Groep West-Vlaanderen, waarvan de zetel te Assebroek (Brugge) gevestigd is.

En nu ook... LILLIPUT-BUS

Toen het zootje van onze agent Laverge Jacques, te Kortrijk, in het nummer 58 van O.B. zag hoe gelukkig de kleine Walter Keutgens aan het spelen was met zijn tramtje, was hij slim genoeg om aan Sint-Niklaas ook zo'n mooi speeltuig te vragen.

En de brave Sint heeft zich laten vermurwen. Om er een echte verrassing van te maken werd er dus geknutseld in het washuisje, zodat er wintervoeten en een ferme verkoudheid bij te pas kwamen. Maar handigheid en volharding brachten de inspanning tot een goed einde. Het werd een klein meesterstuk, dat we op bijgaande foto's kunnen bewonderen.

De miniatuur-autobus — want in Kortrijk rijden geen spoorauto's meer — is uit triplex-platen gezaagd, behalve het dak; de deurtjes draaien open en de ruiten zijn uit micaplaatjes gesneden. Binnen het rijtuig zijn zitplaatsen aangebracht, evenals de bestuurdersstoel met de chauffeur in uniform achter het stuur en naast hem de postkoffer en de versnellingsknuppel. Er is binnenverlichting voorzien, die onderaan het rijtuig kan bediend worden met een kleine schakelaar.

De voorkant is voorzien van de gebruikelijke film, de ruitwissers, stand-richtingslichtjes, mistlampen en nummerplaat onderaan de schokbreker. De koplampen zijn ingewerkt en kunnen branden; ook de linkerachteruitkijkspiegel is aangebracht.

De achterkant is voorzien van schokbreker, uitlaatbuis, stand- en richtingslichtjes, stoplichten en nummerplaat.

De kast is 50 cm lang, de wielen zijn in rubber en de kleur is vanzelfsprekend deze van de bussen der N.M.V.B.



UIT ASSEBROEK

« In Vlaanderland daar spant de krone, boven alle steden, Brugge die scone. »

Op zaterdagmiddag 28 januari l.l., hield de Vriendenkring «Vreugde na Arbeid» van het personeel der N.M.V.B., gewest Assebroek, een bijzondere feestvergadering ter gelegenheid van de benoeming van de Heer Hoofdingenieur F. Storms tot Groepshoofd van de nieuw gestichte Groep West-Vlaanderen. Alle leden van het actief personeel, alsmede de gepensioneerden waren uitgenodigd. Ook had de vriendenkring er prijs op gesteld de Heer Hoofdingenieur Cosijns, Hoofd van de Groep Oost-Vlaanderen, te vragen deze bijeenkomst met zijn tegenwoordigheid te willen vereren.

In de smaakvol versierde refter van het werkhuis, waar de Vaderlandse driekleur, het wapen van de N.M.V.B., en de kenspreuk van de vriendenkring «Vreugde na Arbeid» prijkten, waren nagenoeg 90 personeelsleden aanwezig, wanneer de HH. Groepshoofden, onder daverend applaus, hun intrede deden en aan de eretafel plaats namen, omringd van de HH. Van Soye en Roelens en Mevrouw Froyman, sociale assistente.

Onmiddellijk nam Heer Schoonooghe, voorzitter van de vriendenkring, het woord. In passende bewoordingen bracht hij hulde aan Heer Storms als eerste groepschef van de pas gestichte Groep, en aan Heer Cosijns die tot hiertoe de Groep van de Beide Vlaanderen beheerde.

DE FOTO'S

De foto's die dit nummer verlichten danken wij aan de medewerking van de h. Roels E., voor de blz. 1, 4, 10, 12, 13, van de h. Bazin voor blz. 3, van de h. Chantrenne L. voor blz. 9 en van «La Vie du Rail» voor blz. 7.

Aan Heer Storms werd een in koper geslagen wapenschild van de provincie West-Vlaanderen aangeboden, als blijvende herinnering aan het jaar 1956, waarin de nieuwe groep werd gesticht en aan zijn zorgen toevertrouwd. Heer Cosijns mocht «Le grand Secret» van Patris in gebakken aarde in ontvangst nemen, als blijk van erkentelijkheid, en tevens als beste herinnering die het personeel der omschrijving Assebroek van hem zal bewaren.

Dankbaar ontroerd dankte heer Storms. Teruggikkend in het verleden, onderstreepte hij dat de geslaagde modernisering die de N.M.V.B. in de laatste jaren kende, niet mogelijk zou geweest zijn, zonder de volledige medewerking van het personeel. Wanneer wij de toekomst hoopvol tegemoet zien, is het omdat diezelfde medewerking ons steeds verzekerd blijft.

In zijn dankwoord herinnerde Heer Cosijns aan de tijd door hem in zijn jeugd jaren te Brugge doorgebracht. Wanneer zijn ambtsbezigheden hem later opnieuw in nauwer contact met Brugge brachten, was het steeds met vreugde dat hij het Venetië van het Noorden terug zag. Besluitend drukte de Heer Cosijns de wens uit dat de Groep West-Vlaanderen, onder de bekwame leiding van Heer Storms, een bloeiperiode zou te gemoet gaan.

Na een gezellig samenzijn dat anderhalf uur duurde, en na een laatste woord van de Voorzitter van de Vriendenkring, die het personeel tot eendracht en samenhang opriep, werd de vergadering in de beste stemming geheven.

Mocht de Groep van West-Vlaanderen worden «een der schoonste parels aan de kroon van de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen».



Wie het verlangen koestert het park der N.M.V.B.-Lilliput-wagens aan te vullen, kan zich dus ook, voor inlichtingen, wenden tot de h. J. Laverge, Recollettenstraat, 112, Kortrijk, die wij van harte feliciteren voor zijn kunstige prestatie.

Nieuws uit de Exploitatiegroepen

OOST-VLAANDEREN

De exploitatie van de autobuslijn Wetteren-Zottegem nam een aanvang op 2 oktober. Op dezelfde datum werd de vervangingsautobusdienst Aalst - Oordegem - Massemen in dienst gesteld.

Op 23 oktober werd begonnen met de exploitatie van de autobusdienst Gent (Zuid) - Merelbeke - Deinze en op 28 november werd het sectieplan goedgekeurd van de openbare autobusdienst Gent - Merelbeke - Gavere - Zottegem.

Sedert 16 december wordt de spoorsectie Sint-Lievens-Houtem - Geraardsbergen geëxploiteerd met autobussen.

HENEGOUWEN

De openbare autobusdienst Gosselies - Gemblours werd aangevuld met uitbreidingen naar Genappes en Ottignies.

De toelating werd verkregen voor de exploitatie van een openbare autobusdienst Marchienne-au-Pont - Damprémy - Jumet - Gohyssart.

Sedert 1 januari wordt de openbare autobusdienst Binche - Givry - Pomme-rœul in eigen beheer geëxploiteerd.

LUIK

Een openbare autobusdienst werd ingericht tussen Herstal - Milmort en Heure-le-Romain.

Op 19 december werd de elektrische dienst Luik - Rocourt vervangen door een openbare autobusdienst Luik - Rocourt met verlenging tot Liers en samengevoegd met de dienst Luik - Glons.

De toelating werd verleend voor de exploitatie van de uitbreidingen Sprimont - Poulseur en Dolembreux - Esneux van de dienst Luik - Remouchamps, waarvan de exploitatie toevertrouwd werd aan de S.A. Autobus Liégeois.

NAMEN-LUXEMBURG

De samensmelting van de autobusdiensten Hoei - Hanefeffe en Hoei - Borgworm werd doorgevoerd op 9 januari.

De toelating voor de exploitatie van

een openbare autobusdienst Florenville - Ste-Cécile - Muno werd verkregen en overgelaten aan een particulier.

Op 16 januari werd de reizigersdienst op de buurtlijn Poix - Paliseul vervangen door een autobusdienst.

ANTWERPEN

Sinds 13 november werd de spoorautodienst tussen Turnhout en Mol-Donk vervangen door een autobusdienst. Deze dienst werd verlengd tot Mol.

Op 21 november werd een openbare autobusdienst toegevoegd aan de lijn Antwerpen - Broechem met afwijkingen langs Borsbeek en Wommelgem.

Op 1 januari werd een openbare autobusdienst in exploitatie genomen tussen Antwerpen (kaai 204) en Merksem (Kleine Barreel).

LIMBURG

Sinds 4 december exploiteert de Nationale Maatschappij een autobusdienst tussen Maaseik en Genk als toevoeging aan de dienst Overpelt - Tongeren. De totale lengte van de lijn bedraagt 122 km.

Vriendenkring - Groep Antwerpen

Negendaagse autocartocht naar de Beierse Alpen

ZATERDAG 14 — ZONDAG 22 JULI

De keuze voor de buitenlandse reis viel dit jaar op Beieren met een verblijf van vier dagen te Garmisch-Partenkirchen, het belangrijkste kuuroord in de Beierse Alpen en gelegen op 720 m.

De heenreis heeft plaats over Luik, Aken, Keulen, Darmstadt, Heidelberg, Heilbronn, Stuttgart en Ulm.

Te Garmisch-Partenkirchen wordt verbleven in het grootste hotel van de stad, van waaruit, dank zij zijn lichtverheven ligging, men een prachtig vergezicht heeft op het omliggende bergmassief. Tijdens het verblijf aldaar worden de volgende uitstappen ingericht: een autocartocht naar Lermoos (Oostenrijk), de kastelen van Hohenschwangau en Neuschwanstein, de abdijkerk van Wies, Oberammergau en het kasteel Linderhof; een autocartocht naar Innsbruck, de hoofdplaats van Tirol, Hall, de Achensee, de Tegernsee en de Wallensee; wandelingen naar de Partnach- en Höllenthalklamm, de Eibsee, enz.

De terugweg gaat over Landsberg, Augsburg, het middeleeuwse stadje Rothenburg, Würzburg, Frankfort, Wiesbaden, Rudesheim, langs het mooiste gedeelte van de Rijn naar Koblenz, het Eifelgebergte, Malmédy en Spa.

De prijs is voorlopig vastgesteld op 2.960 fr. Hierin is begrepen: het vervoer per autocar, alle maaltijden, het verblijf in zeer degelijke hotels, de uitstappen te Garmisch-Partenkirchen, de taksen, verblijfstakingen en fooien.

Raadpleegt voor verdere inlichtingen de berichten in de stelplaatsen.

Alle jaren moeten deelnemers geweigerd worden wegens plaatsgebrek.

Neem dus tijdig een beslissing.



Winter in de wijk « Dikke Linde » bij Brussel. Onder de krullen en spiralen van de paal in gesmeed ijzer, die de aanvang van het fietspad aanduidt langs de baan naar Antwerpen over Meise, ziet men in de verte de Japanse toren met zijn besneeuwde daken. Dichtbij bevindt zich ook het Chinees paviljoen dat momenteel gerestaureerd wordt.

De tram (een G, S, H, of misschien een L) gaat door het kruispunt rijden, gevormd door de Meiselaan, de Koninklijke Parklaan en de Wandstraat. 't Is op deze plaats dat grote werken voorzien worden in verband met de Wereldtentoonstelling 1958. Onze tramlijn zal er namelijk onder de grond duiken.

Let op de paal, die niettegenstaande verouderde versieringen toch een zeker cachet behoudt en waarvan de twee bekroonde « L » 's het getuigenis afleggen, dat hij geplant werd, door de Belgische Wielerbond, tijdens de regering van Leopold II.

WERKPOST

BIJ trams en autobussen vormen de tractie- en remelementen een geheel, dat samengesteld is uit zeer gevoelige apparaten. In onze werkhuizen werd steeds een bijzondere aandacht geschonken aan hun onderhoud en onlangs nog werden door onze studiediensten werkposten ingericht, waarvan hierna een beschrijving gegeven wordt.

A. — HERSTELLINGSPOST VOOR TRACTIE-CONTROLLERS.

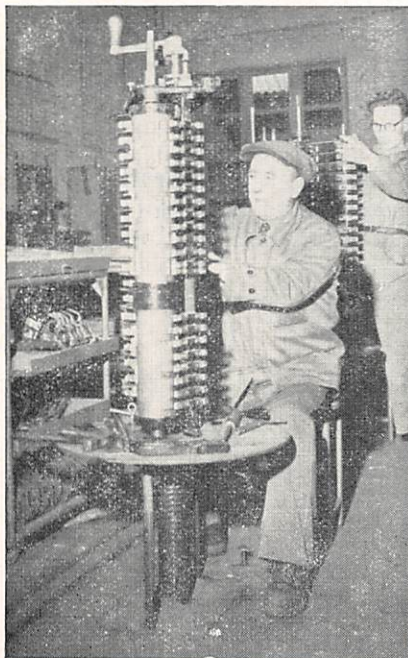
De controller van een electrisch rijtuig neemt in het tractiestelsel dezelfde plaats in als een schuif in de kanalisatie van water; het water of de stroom moet er langs komen, zij regelt het debiet.

De verscheidene contacten van de controller zijn onderworpen aan verhittingen en zelfs elektrische bogen en het ganse mechanisme wordt alzo heel de dag op de proef gesteld. Dit toestel eist bij het nazicht een doorgedreven onderzoek en een herstelling, die een onberispelijke werking toelaat gedurende duizenden kilometers.

In onze werkhuizen bestaan er twee strekkingen voor het herstellen van de controllers, die elk hun aanhangers tellen.

1. De controller, een tamelijk omvangrijk en zwaar toestel, blijft

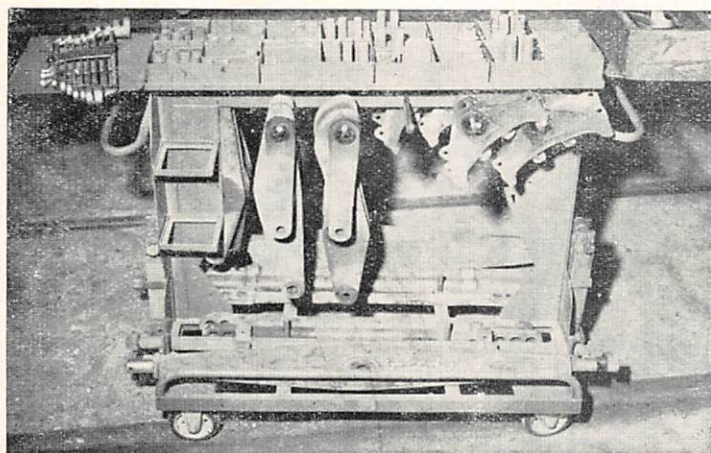
op het platform van het rijtuig en wordt ter plaatse hersteld; in dit geval is de werkmans verplicht een gehurkte en ongemakkelijke houding aan te nemen op het gevaar



Werkpost voor onderhoud van tractie-controllers.

af de kwaliteit van zijn werk te zien verminderen.

2. De controller wordt afgevuigd en op een draaiend dienblad geplaatst. De agent doet zittend zijn werk en schakelaars bij zijn



Dientafeltje voor rem-onderdelen.

voeten laten hem toe het geheel te laten klimmen of dalen, zodat alle bewerkingen op de vereiste hoogte kunnen uitgevoerd worden.

Naast de agent staat een dienstafeltje, waarop al de gedemonteerde stukken gelegd worden, die naar de onderscheidelijke herstellplaatsen moeten gezonden worden; later vindt hij de wisselstukken of herstelde stukken terug, gereed voor het remonteren.

Op te merken valt dat er op ieder dienblad van het dienstafeltje een verplaatsbare bak staat, waarin de te herstellen stukken verzameld worden naargelang de sectoren waarvoor zij bestemd zijn.

Een vergelijking van de twee werkmethodes, zowel uit het oogpunt van de vermoeienis van de agent, als uit het oogpunt van rendement ten opzichte van de degelijkheid van het werk, schijnt ons overbodig.

B. — DIENTAFELTJE VOOR HET RANGSCHIKKEN EN VERVOER VAN REM-ONDERDELEN.

De foto onderaan toont een dienstafeltje dat voor een gelijkwaardig doel werd ontworpen.

Bij het nazicht van de mechanische onderdelen van de rem worden het gereedschap, de spullen, en de bussen op het bovenste, in vakken verdeeld, dienblad gelegd.

De zware stukken worden op het onderste dienblad gelegd, terwijl de minder zware en lichte stukken aan de zijkanten worden opgehangen.

Het dienstafeltje loopt op wielen. Voorzien van de gedemonteerde stukken wordt het naar een afdeling gevoerd waar de stukken ontvet worden, daarna naar de afdeling van nazicht en vervolgens naar deze waar de te vervangen stukken worden afgekeurd, ofwel naar de andere afdelingen van het werkhuis zoals de smidse, de soldeerwerkplaats, de werktuig-machines, om dan weer te keren naar de remontage-post.

Deze werkwijze levert alvast een besparing van tijd op en de hoedanigheid van het werk is ontegensprekelijk verbeterd.

De Veiligheidswedstrijd

Stand der ploegen op 31 december 1955

COMMENTAAR

De nieuwe voorstelling van onze ploegen heeft het voordeel dat op het eerste zicht de ploegen, die met volle snelheid op de onzichtbare eindmeet van «De Dagen zonder Ongeval» aanstormen, per exploitatiegroep duidelijk te herkennen zijn.

Maar er zijn ook aanvallen en valpartijen, die wat uitleg vergen.

Alzo houdt in Antwerpen de ploeg n° 12 (een van de drie ploegen van Merksem) moedig stand op de 3^e plaats in de algemene rangschikking met 453 dagen; men telt ook twee nieuwe ploegen op de piste (1 en 3), maar drie andere

zijn opnieuw aan de startlijn moeten vertrekken.

In de Vlaanderen is ploeg n° 2 (beweging en werkhuis van Hamme en St-Niklaas) nog steeds drager van de gele trui met een record van 710 dagen, dus **ONGEVEER TWEE JAAR ZONDER ONGEVALLen**. De ploeg n° 5 kwam ook in piste, maar twee andere ploegen (4 en 7) daarentegen moesten terug van voren af aan beginnen.

In Henegouwen en Namen-Luxemburg is een verbetering waar te nemen.

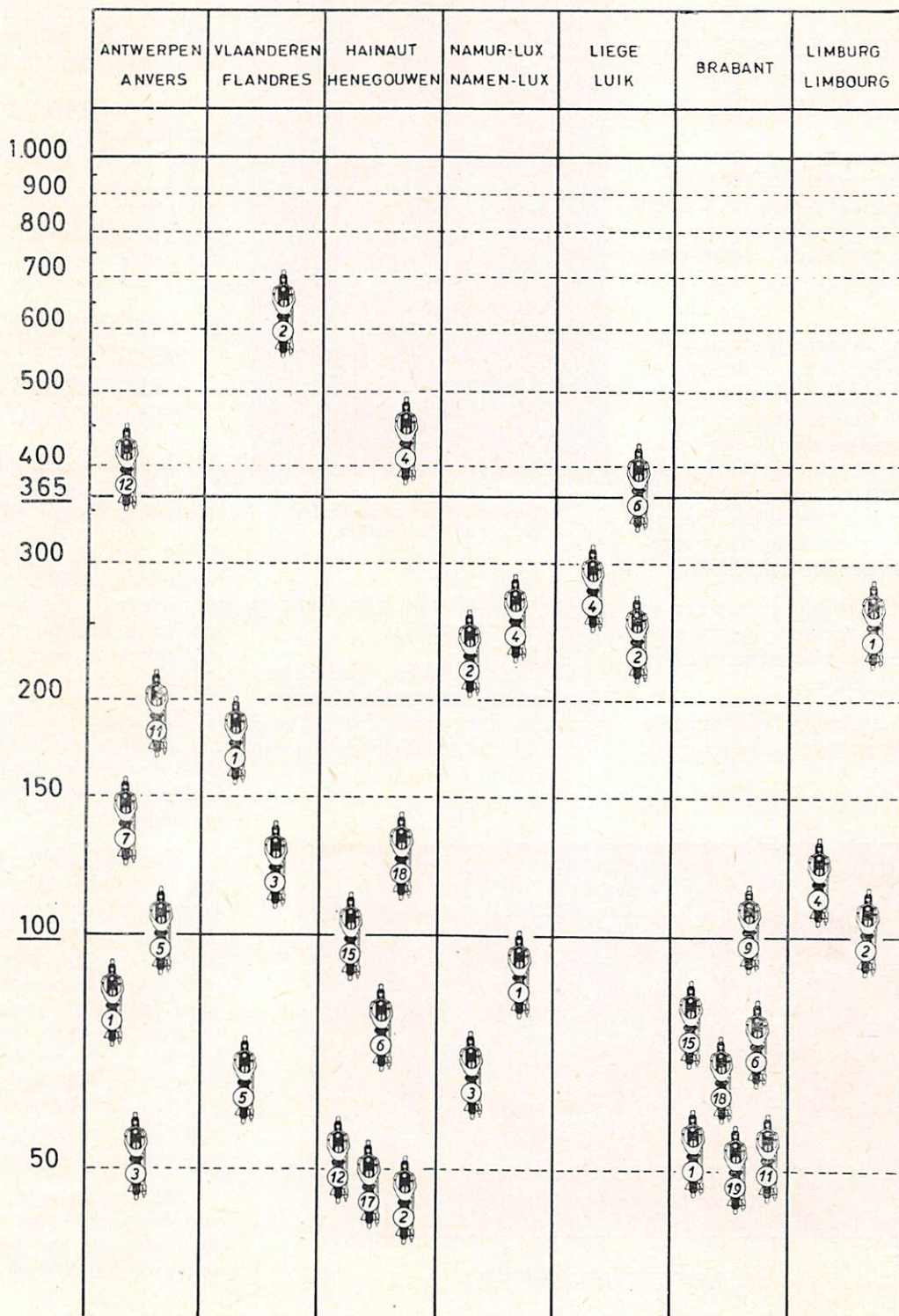
Groep Luik. — Hier wordt het een ramp. Vijf ploegen hadden af te rekenen met pech en gingen de eenzame n° 9 (werkhuis van St-Gilles) gezelschap

houden, die nog niet op de betonbaan is verschenen. Nochtans, tussen de drie overblijvenden, heeft n° 6 (beweging Bressoux-Rocourt) de 365 dagen overschreden.

In Brabant is de toestand tamelijk verward; zes nieuwe ploegen verschijnen op het bord, maar acht andere zijn terug naar de startlijn verwezen. Bovendien is het recordcijfer van de eerste Brabander niet zo erg schitterend.

In Limburg blijft de stand ongewijzigd. Voor de ploeg n° 1 is de eerste mijlpaal in het zicht.

Maar dat niemand het vergete, **MAART MOET DE MAAND ZONDER ONGEVALLen ZIJN**.



Vergadering van het 4de kwartaal van de Algemene Dienst voor Veiligheid

DE vergadering, die plaats had op 14 december 1955, werd voorgezeten door de heer Van Lierde, Inspecteur-Generaal.

Na goedkeuring van het proces-verbaal van de vorige zitting werd overgegaan tot het onderzoek van de statistieken. Bij nazicht werd vastgesteld dat het aantal ongevallen van het derde kwartaal 1955 verhoogd is met 34 eenheden; inderdaad gedurende het derde trimester 1954 waren er slechts 81 ongevallen, terwijl er 115 genoteerd werden voor dezelfde periode in 1955.

De Groep Henegouwen boekt 55 ongevallen van de 115 die zich voordeden, hetzij ongeveer 50 t. h. De h. Van Lierde vraagt aan de afgevaardigde van Henegouwen enige uitleg betreffende deze slechte resultaten.

De h. Ruelle, afgevaardigde, meent dat voor de werkhuizen deze slechte resultaten te wijten zijn aan de omvorming en ombouwingen van rollend materieel, terwijl voor de beweging het drukke verkeer en de daaruit voortvloeiende nervositeit bij het personeel, dient aangeklaagd.

De h. Van Lierde doet echter opmerken dat ook in de andere Groepen gelijkaardige werken worden uitgevoerd, en trekt verder de aandacht op het feit dat het niet de werkhuizen zijn die slechte resultaten geven. Hij stelt voor deze resultaten in de vergaderingen van de subcomités voor Veiligheid te bespreken, met het zicht concrete voorstellen tot verbetering te bekomen. Deze voorstellen zullen aan de Algemene Dienst overgemaakt worden.

Verder doet de Voorzitter opmerken dat, zo de resultaten van de Groep Brabant bij de Beweging en Weg en Werken goed zijn, deze van het werkhuis veel te wensen overlaten. Inderdaad, het aantal ongevallen in de werkhuizen van Brabant overtreft het aantal ongevallen van al de andere werkhuizen samen.

De h. Plas, afgevaardigde van de Groep Brabant, dienaangaande ondervraagd, schrijft dit slechte resultaat toe aan de aanpassingswerken die er worden uitgevoerd en vooral aan de slechte toestand van de smidse die hij als « het zwart punt van het werkhuis » bestempelt.

De h. Van Lierde geeft toe dat in de smidse de toestand te wensen laat. Hij vraagt dan ook deze kwestie voor te leggen aan het subcomité « Werkhuizen » en hierover een omstandig verslag uit te brengen.

De aandacht van de leden wordt nogmaals gevestigd op de toestand op einde november, d.i. : 398 ongevallen tegenover 399 voor het ganse jaar 1954.

ONDERZOEK VAN ENKELE ERNSTIGE ONGEVALLEN.

Werkhuizen — 1-9-1955.

De agent werkte aan cardanas van een AB. Bij het losdraaien van een bout, viel de as op een dwarsligger waarbij de linkerduim van de agent geplet werd.

38 dagen werkverlet.

Gebrek aan voorzorgen.

Weg en werken — 13-9-1955.

Tijdens zijn werk werd het slachtoffer aan het been verbrand door de uitstraling van een elektrische lasboog.

43 dagen werkverlet.

Een aangepaste werkkleding had het ongeval kunnen vermijden.

Werkhuizen — 15-9-1955.

Terwijl belanghebbende met behulp van een steekvlam de ring van een rollager verhitte, werd deze tegelijkertijd door twee werklieden met een hamer bewerkt. Een stukje wegspringend ijzer kwam in het rechteroog van het slachtoffer terecht (verlies oog).

Werkverlet duurt voort.

Technologische missing. Het is gevaarlijk getemperd staal te verwarmen en vooral er op te slaan. Een voorstel van « tandradafrekker » werd ingediend langs de ideeënbus. In zulke gevallen zou dit stelsel nuttig kunnen gebruikt worden. De afgevaardigden hebben kennis genomen van het plan waarvan een afschrift aan de Groepen werd gezonden.

De aandacht wordt eveneens gevestigd op het dragen van een bril.

Beweging (werkplaats) — 2-8-1955.

Belanghebbende was zijn makker, die een stuk boorde, behulpzaam. Wanneer hij de boor met een geïmproviseerde borstel bevochtigde, werd de ijzeren draad, rond de borstel gewikkeld, door de boor gevat. Een stuk van de linkerwijsvinger werd afgerukt.

50 dagen werkverlet.

Grote onvoorzichtigheid van het slachtoffer.

Het bericht betreffende het systematisch onderhoud van het gereedschap zal herinnerd worden.

Werkhuizen — 12-8-1955.

De agent boorde twee metalen op elkander geplaatste winkelhaken. Na de eerste doorboord te hebben, zette zich de boor plots vast en verwong de vingers van de agent.

61 dagen werkverlet.

Het ongeval heeft zich voorgedaan met een boormachine met een handvat. Naar het schijnt zou het gebruik van een boormachine met dubbel handvat het ongeval vermeden hebben. De h. Van Lierde deelt mede dat het gebruik van boormachines op 200 perioden in plaats van 50 het vastlopen van de boor zou kunnen vermijden, maar dat in dat geval een handvat met automatische afsluiknop moet voorzien worden.

De Veiligheidsdienst zal aan de Groepen de inventaris vragen van de kleine draagbare machines met aanduiding van het soort drukknop.

ALLERLEI.

A. — Werkkleding.

De h. Van Lierde deelt mede dat enkele dagen na de vergadering van 21-10-1955, de Minister van Arbeid een défilé, waarbij werkklederen werden vertoond, heeft bijgewoond. Dit bewijst het belang dat de hogere overheid in deze zaak stelt.

De afgevaardigden zijn van oordeel dat het invoeren van de voorgestelde kleding zo gauw mogelijk zou moeten gebeuren.

Bij deze gelegenheid deelt de h. Van Lierde mede dat de pet met klep mag bevoorrad worden op rekening « Kledingsmassa ». Verder kan het lederen vest eveneens bekomen worden op rekening « Kledingsmassa » of nog deel uitmaken van de algemene uitrusting van de ladderwagen.

B. — Beschermingsbrillen.

Gevolg aan de vergadering van 21-10-1955 werden 252 brillen besteld.

C. — Functie van de adjunct van het gewestelijk Diensthoofd voor Veiligheid.

Ingevolge een vraag op de vorige vergadering gesteld, geeft de h. Van Lierde, nadere bijzonderheden betreffende de functie van de adjunct van het gewestelijk Diensthoofd voor Veiligheid.

Volgens het besluit van de Regent zal de dienst voor Veiligheid en Gezondheid onder de leiding staan van « een diensthoofd voor veiligheid en gezondheid », eventueel bijgestaan door een of verscheidene adjuncten. Het Diensthoofd en zijn adjuncten worden door de bedrijfsleider onder het in zijn dienst staande personeel gekozen.

De Maatschappij heeft in uitbreiding hiervan een adjunct aan het gewestelijk Diensthoofd voor Veiligheid toegevoegd.

Het is wel te verstaan dat al de documenten aan deze laatste dienen overgemaakt te worden en dat in geval van ernstige ongevallen zij ook het recht hebben zich ter plaatse te begeven en de bijeenroeping van het geïnteresseerde subcomité te vragen. Voor wat hun verplaatsingen betreft, zullen onderrichtingen aan de Groepshoofden gegeven worden.

Het éénmeterspoor verdwijnt in Belgisch Congo

De maatschappij «Chemins de fer des Grands Lacs» brengt haar sporen, over een afstand van 800 km op 1,067 m

DE dagbladartikelen, gewijd aan de reis van Koning Boudewijn naar Belgisch Congo, hebben de belangrijkheid doen uitschijnen, die in officiële middelen geacht wordt aan de grote militaire basis van Kamina.

In de loop van het eerste trimester van 1956, zal Kamina door een spoorweg van 1,067 m verbonden worden met Kabalo gelegen op het net van de «Chemins de fer des Grands Lacs». Dit is de reden waarom in september van verleden jaar op de lijn Kindu-Kabalo-Albertstad (715 km) de spoorbreedte van 1 m gebracht werd op 1,067 m. Inderdaad het spoorwegnet van de C.F.L. werd vóór 50 jaar aangelegd met een spoorbreedte van één meter. Op dat ogenblik was dit de standaard-maat, die aangenomen was door de spoorwegmaatschappijen van Oost-Afrika. Daarentegen hadden de spoorwegen van Rhodesia en Zuid-Afrika, waarmee het net van de B.C.K. (Chemins de fer du Bas-Congo-Katanga) verbonden was, een breedte van 1,067 m.

Door deze wijziging wordt een rechtstreekse spoorverbinding verwezenlijkt dwars door Centraal-Afrika, van de Atlantische kust en Zuid-Afrika enerzijds, naar het Tanganikameer, anderzijds. Dit is des te meer belangrijk, waar op de tegenoverliggende oever van dit meer Kigoma ligt, het vertrekpunt van de spoorlijn naar Dar-es-Salam op de Indische Oceaan.

Belgisch Congo, dat reeds een rechtstreekse spoorverbinding naar de Atlantische Oceaan heeft met de lijn van de B.C.K. naar Benguela, in de baai van Lobito, zal bovendien de goederen zonder overladen kunnen vervoeren naar de oostkust van Afrika van zodra de East African Railways haar spoorbreedte eveneens op 1,067 m brengt.

EEN RAILVERSCHUIVING OVER 800 KM.

Dank zij een zorgvuldige voorbereiding van anderhalf jaar werd deze reusachtige onderneming — 800 km spoor, 350 wisselnaalden, 38 locomotieven en 475 wagens dienden



aangepast — in een tiental dagen tot een goed einde gebracht. Voor de verandering van de spoorbreedte waren 10 à 12 dagen voorzien, doch dank zij de wedijver van de ploegen, waarvan er sommige het dubbel en het driedubbele van de opgelegde taken afwerkten, kon het werk gedaan worden in 6 dagen. Méér dan 3.000 inlandse werklieden, aangevoerd



Het verschuiven van de rails gebeurde in een recordtijd.

door 110 Europese technici, werden hierbij te werk gesteld. De verkeersonderbreking was kort genoeg om niet de minste schade te berokkenen aan de economie van de betrokken gebieden.

Een verschil van 67 mm schijnt niet veel zaaks te zijn en nochtans heeft dit werk meer dan 50 miljoen franken gekost aan de C.F.L.

Gaan wij even na dat 1.600.000 gaten dienden geboord in de metalen dwarsliggers, dat 350 wisselnaalden moesten aangepast worden aan de nieuwe spoorbreedte, en dat in enkele dagen 3.500 wielen van de verscheidene rijtuigen en wagens van hun assen moesten losgemaakt worden en dat het remstelsel diende gewijzigd te worden.

Om de wielstellen aan te passen aan de nieuwe spoorbreedte werden zij onder een hydraulische pers van 250 T geplaatst, die beurtelings ieder wiel 33 mm verplaatste op de stevig vastgezette as. Bij de bouw van de wagens werden de assen opzettelijk te lang gemaakt met het oog op deze bewerking. Inderdaad, bij de bouw van het materieel van de C.F.L., een dertigtal jaren geleden, werd reeds rekening gehouden met een grotere spoorbreedte. Het oudste materieel heeft echter grondige veranderingen moeten ondergaan, o.m. het plaatsen van langere assen.

Nooit in de geschiedenis van het spoorwegwezen werd een gelijkaardige onderneming uitgevoerd, ten minste zoals zij zich voordeed bij de C.F.L. De prestaties door de Congolezen en de Europeanen geleverd waren bijna bovenmenselijk. De afwezigheid bij de eersten was absoluut nul. De werklieden, die niet het minst waren voorbereid op het baanwerk, waren bij voorbaat verwittigd van de strenge werkvoorwaarden. En nochtans bij het aanvangen van het werk werd geen enkele afwezigheid vastgesteld. Integendeel, clandestiene vrijwilligers namen plaats in de speciale treinen voor het vervoer van het personeel.

Het spoorwegpersoneel van onze mooie kolonie verdient alle lof voor de vlugge en degelijke uitvoering van dit reusachtig werk.