

# ONZE BUURTSPORWEGEN

TWEEMAANDELIJKS PERSONEELSBLAD  
VAN DE N. M. V. B.

## Terloops gezegd...

Aan de beide uiteinden van ons buurtspoorwegnet aan de kust bestaan er autobuslijnen, die doordringen op vreemd grondgebied.

Langs de zijde van Nederland zijn er de verbindingen Knokke-Sluis en Knokke - Breskens; langs de kant van Frankrijk vermelden wij De Panne - Rijsel en De Panne - Duinkerken, waarop onze controle-agenten recht van toezicht hebben. Sinds haar stichting heeft onze Maatschappij talrijke internationale lijnen geëxploiteerd. Leest het vervolg hierover op de bladzijden 4 en 5.

\*\*

Elk jaar publiceren wij een samenvatting van het jaarverslag, waarin U de cijfers vindt van de totale ontvangsten, die, in 1958, 1 miljard tweehonderdmiljoen frank bedroegen. Het zal niemand verwonderen wanneer wij vertellen dat het grootste gedeelte van deze ontvangsten in onze stelplaatsen werd verzameld. Weet U dat de Commissaris van het Munthof te Brussel de enigste ambtenaar in België is, die kan beslissen of een stuk al dan niet vals is. Voor de rechtbank, bij de Nationale Bank en voor het Parket is zijn beslissing gezaghebbend en kan ze niet in twiifel geïrokken worden.

Wanneer men een vals stuk ontdekt, wordt een gekleurde speld op een kaart van België geprikt, op de plaats waar het werd gevonden; indien verscheidene haarden zijn vastgesteld, wordt de gerechtelijke politie verwittigd en een streng onderzoek wordt ingesteld.

Een relaas over een bezoek aan het Munthof vindt U op bladzijden 12 en 13.

### EEN GEPENSIONEERDE VAN DE BUURTSPORWEGEN WERD 101 JAAR.



Verleden jaar, in het mei-juni-nummer (n° 74) van « Onze Buurtspoorwegen » wijdden wij een artikel aan onze oudste gepensioneerden en vermeldden tevens het feit dat tussen de weduwen van agenten, die een pensioen genieten bij de N.M.V.B., wij eerlang een honderdjarige zouden tellen. Mevrouw Weduwe Martens werd immers geboren op 24 juli 1858.

Een Brussels dagblad wijdde onlangs een lang artikel aan Mevr. Mar-

tens, wiens echtgenoot bureelhoofd was bij het Hoofdbestuur, waar hij in dienst trad op 13 februari 1889. Zijn weduwe, op het ogenblik 101 jaar, geniet reeds gedurende vijfendertig jaar een pensioen van de N.M.V.B.

Onze ouderdomsdeken houdt zich nog bezig met haar huishouden, verzorgt haar kanarie en gaat nog alleen de trap af.

Wij wensen haar nog vele jaren in een goede gezondheid.

### BOEKENNIEUWS.

## « The A.B.C. of Tramways »

Dit album is een publicatie van het International Photo Exchange Bureau c/o B. Willemsen, Grutstraat, 34, te Doetinchem - Nederland. Het bevat reeds 65 blz.

Vooraan vindt men een woordenlijst in het Nederlands, Duits, Engels, Frans en Zweeds. Verder volgen, in alfabetische orde, foto's van tramwagentypen uit Duitsland, Nederland, België, Italië, Denemarken, Zweden, Engeland, Australië, U.S.A., Polen, Argentinië, Frankrijk, Noorwegen en Oostenrijk. Het zijn mooie reproducties, op losse bladen, zodat het album steeds kan aangevuld worden.

De prijs is vastgesteld op fl. 7 (ongeveer 100 B.F.). Er worden later nog 40 aanvullende bladzijden uitgegeven, die nu reeds kunnen besteld worden tegen een intekenprijs van F. 3,50.

Het is een niet te versmaden documentatiebron voor vele tramliedhebbers.

## Onze Buurtspoorwegen

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

*Aangesloten bij de Vereniging van Belgische Personeelsbladen*

Redactie : Wetenschapstraat, 14, BRUSSEL  
Tel. : 11.59.90 — Post : 135 — Postrekening : n° 32 27

Oplage :

Nederlands : 6.800 ex. — Frans : 6.000 ex.

## DE VOORPAGINA

De mooie foto van de voorpagina, toegezonden door de h. Bazin, onze correspondent uit Parijs, werd genomen tijdens het betenseizoen van 1953 op de suikerraffinaderij van Moha, op de lijn Forville - Statte. Vanaf 1959 zal er in dat deel van de Groep Namen-Luxemburg geen sprake meer zijn van een betenseizoen zodat deze foto reeds in de archieven kan geklasseerd worden.

Inderdaad een nieuw complex, dat gans de suikerproductie van de streek centraliseert, werd opgericht en geen enkele spooraan-sluiting werd voorzien.

De ART 297 is op het ogenblik gestald te Forville en tijdens het seizoen 1959 zal hij waarschijnlijk slechts enkele kilometers afleggen op de lijnen in het noorden van de provincie Namen.

# Het in evenwicht brengen van de wielen der autobussen

**S**EDERT verscheidene jaren wordt het in evenwicht brengen van de wielen der auto's aanbevolen door de constructeurs van wagens, dit om het sturen te vergemakkelijken en de slijtage op de banden te verminderen. Is deze werkwijze niet toepasselijk op onze autobussen? Sommige Amerikaanse vervoermaatschappijen hebben het beproefd en de eerste verslagen van de bekomen uitslagen zijn bemoedigend.

Om deze reden heeft het hoofdbestuur der N.M.V.B. ongeveer twee jaar geleden, aan de groep Namen-Luxemburg toelating verleend om een evenwichtstoestel voor wielen van zware voertuigen in dienst te nemen en het rendement van het in evenwicht brengen der wielen van autobussen te bestuderen.

## Waarom de wielen in evenwicht brengen?

De massa, gevormd door de naaf, de remtrommel, de velg en de binnen- en buitenband, bedraagt ongeveer 200 kg voor één van onze autobussen A 98 DAR. Tegen een snelheid van 70 km/uur bereikt de draaisnelheid 360 t/m. en wordt de inwerking der middelpuntvliedende kracht reeds zeer beduidend. Indien er een slingerbeweging ontstaat zal weldra een trilling verwekt worden waarvan de frekwentie gelijk is aan de draaisnelheid. Indien deze frekwentie dezelfde waarde krijgt als de eigen trillingsfrekwentie van het geheel, ontstaat er weerklank; de trilling zal aangroeien en de slijtage op de organen der stuurinrichting, het snokken bij het remmen en de abnormale slijtage op de banden in de hand werken.

In principe bestaat het in evenwicht brengen der wielen erin, op de velg één of meer tegengewichten te lassen die de slingerbeweging tegenwerken.

Het evenwichtstoestel, door de groep Namen-Luxemburg in gebruik genomen, maakt het mogelijk de wielen in evenwicht te brengen zonder ze los te maken terwijl het tevens rekening houdt met de slingerbewegingen die zowel in de naaf of remtrommel als in de velg en de band kunnen voorkomen.

Het in evenwicht te brengen wiel wordt van de grond gelicht en door een elektrische motor tegen zijn gewone snelheid aan het draaien gebracht. Een tastapparaat, pick-up geheten, wordt in contact gesteld met de mechanische onderdelen die vatbaar zijn voor trillingen en zet deze trillingen om in elektrische stroom, die opgetekend en gemeten wordt door het schakelbord van het evenwichtstoestel. Dit schakelbord duidt onmiddellijk de waarde aan van het tegengewicht dat moet toegevoegd worden aan de velg en ook de plaats waar dit dient te geschieden. Het in evenwicht brengen van een wiel vraagt ongeveer 15 minuten.

Sedert de indienststelling van het apparaat, worden alle nieuwe wielen, gemonteerd op de autobussen van de lijnen van Namen, op deze wijze in evenwicht gebracht. Het in evenwicht brengen heeft meermaals slingerbewegingen aan het licht gebracht die overeenstemden met een tegengewicht van meer dan 1 kg. In dergelijk geval drong een demontage zich op om de oorzaak van zulke belangrijke slingerbeweging te vinden.

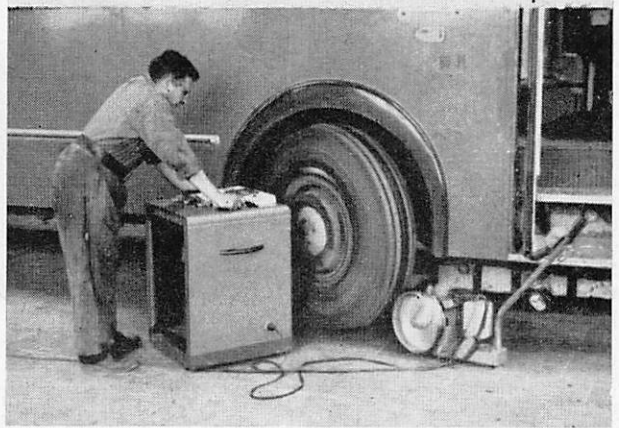
De tegengewichten mogen normaal geen 700 gram overschrijden. In dit opzicht ware het wenselijk dat de constructeurs zelf zich zouden inspannen om de naven, remtrommels en velgen in evenwicht te brengen alvorens te monteren.

Uit de evenwichtsprouven van de voorwielen der autobussen te Namen kunnen vandaag reeds de volgende besluiten getrokken worden:

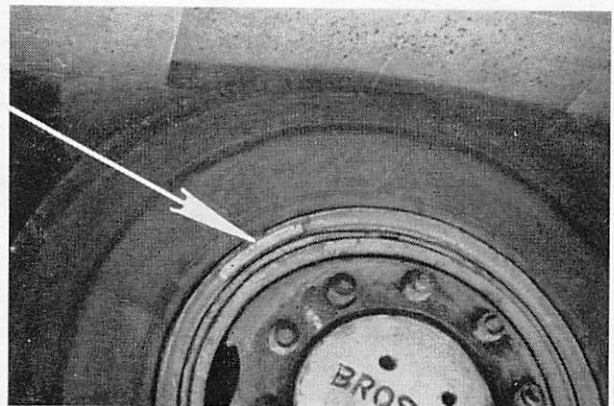
- 1) het in evenwicht brengen dringt zich op vanaf een snelheid van 40 km/uur op de weg;
- 2) er spruiten besparingen op de banden uit voort door het verlengen van hun levensduur. De resultaten worden beïnvloed door de plaatselijke exploitatievoorwaarden.



Bovenste foto: Het wiel wordt door een elektrische motor aan het draaien gebracht.



Onderste foto: Een tastapparaat wordt in contact gesteld met de mechanische delen. Het bepaalt de waarde van het tegengewicht en de plaats waar het moet aangebracht worden.



Het tegengewicht aangebracht aan de velg.

# De buurtspoorweglijnen naar de grenzen

NEDERLAND (vervolg).

## BRUGGE - SINT-ANNA-TER-MUIDEN - SLUIS.

In 1887 werd een ontwerp opge- maakt voor de aanleg van deze lijn en de voorbereidende werkzaam- heden vorderden goed zodat reeds vol- gend jaar een vergunningsaanvraag werd ingediend, die toegestaan werd op 24 mei 1889.

Op 18 maart 1890 had de opening plaats van het baanvak Brugge - Westkapelle - Heist en op 1 mei 1890 dat van Westkapelle naar Sint-Anna- ter-Muiden, aan de Nederlandse grens, in de richting van Sluis.

De onderhandelingen, aangeknoopt met de Nederlandse maatschappij « Stoomtram Maatschappij Breskens- Maldegem » (1), voor de gehele of gedeeltelijke exploitatie van de lijn, leverden niet de gewenste resultaten op zodat tot een openbare aanbesteding werd overgegaan.

Twee maatschappijen deden voor- stellen. De « Antwerpsche Maatschap- pij voor den Dienst van Buurtspoor- wegen » werd belast met de exploitatie van het Belgisch baanvak, terwijl het Nederlands baanvak toevertrouwd werd aan de « Stoomtram Maatschap- pij Breskens - Maldegem ».

In 1905 zag de A.M.D.B. echter af van de exploitatie, die werd overge- geven aan de « S.A. des Railways éco- nomiques de Liège - Seraing et exten- sions » en aan de « Compagnie Génér- ale de Railways à voie étroite ». Later werden deze maatschappijen op- genomen door de trust « Électro- rail » (2).

De lijn, nog steeds geëxploiteerd met stoomtractie, werd in 1933 geëlek- trificeerd en de laatste grensover- schrijding per tram had plaats op 15 oktober 1951.

De verbinding Sluis - Westkapelle - Knokke wordt sedert 7 oktober 1951

verzekerd door de autobusdiensten van de Stoomtram Maatschappij Breskens - Maldegem. Het traject West- kapelle - Knokke wordt slechts in de zomermaanden bereden.

## BRUGGE - MIDDELBURG - AARDENBURG.

Op 6 september 1897 werd de be- schrijvende toelichting van deze lijn,

grondgebied. Deze werd verleend op 22 mei 1902. Een jaar nadien, op 20 mei 1903, werden de werken toe- gekend en werd een overeenkomst getroffen met de « Maatschappij tot uitbating der buurtspoorwegen van het Noorden van West-Vlaanderen » voor de exploitatie van gans de lijn, die geopend werd op 4 september 1904. Op deze lijn, die tijdens de tweede



Tussen Breskens en Retranchement.

die te Aardenburg in verbinding zou staan met de lijn Maldegem - Breskens, verzonden. Het volgend jaar werd de inoverwegingneming toege- staan en in 1899 werden onderhande- lingen gevoerd met de Nederlandse autoriteiten betreffende het baanvak Middelburg (grens) - Aardenburg.

De vergunning voor het deel op Nederlands grondgebied werd toege- staan in 1901 en hetzelfde jaar, op 12 november, werd de aanvraag inge- diend voor het baanvak op Belgisch

oorlog werd opgebroken, werden nooit spoorauto's in dienst gesteld.

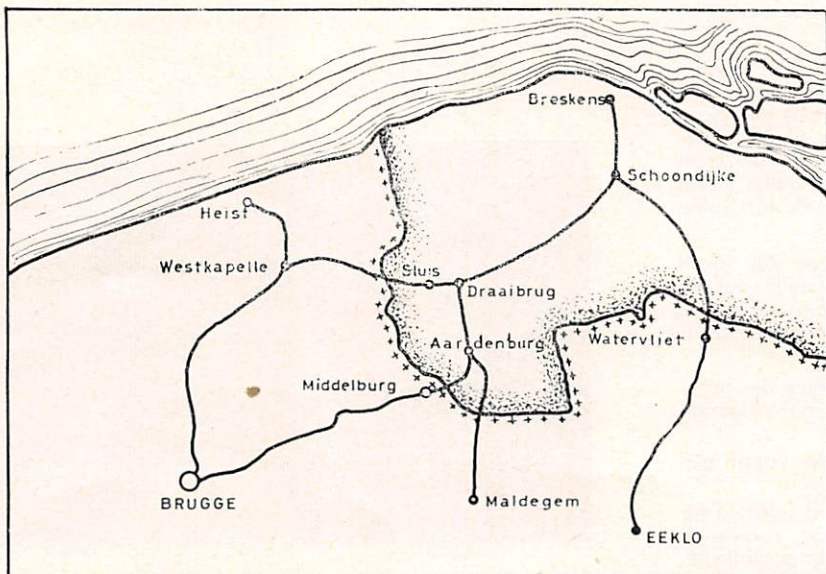
Sedert 23 maart 1946 exploiteert de N.M.V.B., in eigen beheer, een autobuslijn Brugge - Moerkerke - Mid- delburg (grens).

## EEKLO - WATERVLIEET - SCHOONDIJKE.

Op 29 februari 1888 werd de in- overwegingneming toegestaan en werd er contact genomen met de betrokken gemeenten, evenals met een Neder- landse studiecommissie, voor de ver- lenging van de lijn op Nederlands grondgebied, tot Schoondijke.

Voor de exploitatie van de lijn werd door de gemeentebesturen van Eeklo en Watervliet een maatschappij « S.A. du Chemin de fer vicinal d'Eecloo - Watervliet et extensions » gesticht.

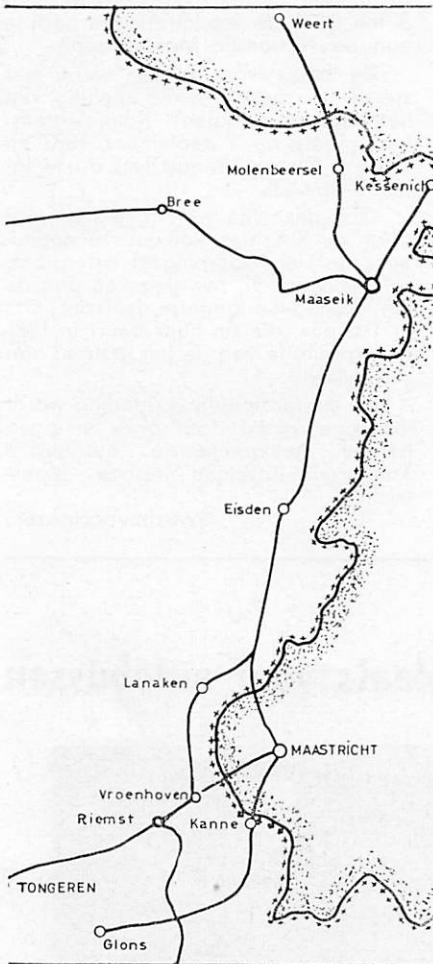
Deze gemeenten exploiteerden dus zelf de lijn, waarvan de opening plaats had op 6 april 1891.



(1) Deze Nederlandse maatschappij ex- ploiteerde eveneens de lijn Breskens - Aardenburg - Maldegem.

(2) Van 1929 tot 1939 heeft er even- eens een seizoendienst bestaan tus- sen Knokke - Retranchement - Breskens. Deze lijn werd slechts ge- exploiteerd van 1 juli tot half sep- tember.

Ook werd een rechtstreekse elektri- sche lijn aangelegd van Knokke naar Westkapelle, vanwaar de lijn door- liep naar Sluis.



Op 15 oktober 1902 had een nieuwe aanbesteding van de exploitatie plaats, die werd toegekend aan de « S.A. des chemins de fer provinciaux ».

Nadien werd deze lijn beurtelings geëxploiteerd met stoomtrams, autobussen en spoorauto's om eindelijk in oktober 1950 te worden opgebroken.

#### MAASEIK - MOLENBEERSEL - WEERT.

In 1898 werd de inoverwegingneming toegestaan en in 1899 vroegen de gemeenten Weert en Stampoij aan de Nederlandse autoriteiten de vergunning de lijn door te trekken tot Weert.

Het deel op Nederlands grondgebied werd vergund aan bovengenoemde gemeenten maar de lijn werd aangelegd door de N.M.V.B., voor rekening van deze gemeenten.

De vergunning voor het Belgisch baanvak werd toegestaan in 1903, en de exploitatie van gans de lijn werd in handen gegeven een intercommunale maatschappij, gesticht door de gemeenten Weert en Stampoij, aandeelhouders van de lijn op Nederlands grondgebied.

Met de aanleg van de lijn werd begonnen in 1907 en zij werd op gans haar lengte geopend op 18 januari 1910 (3). Vanaf 1921 werd de exploitatie der lijn verzekerd door de N.M.V.B.

Sinds 16 december 1946 verzekert een in eigen beheer geëxploiteerde

autobusdienst de verbinding Maaseik - Kessenich - Molenbeersel (grens). Er is echter geen aansluiting op Nederlands grondgebied.

#### MAASEIK - KESSENICH - ROERMOND.

In 1896 werd de inoverwegingneming van deze lijn toegestaan en werd het kapitaal gevormd.

Op 7 december 1898 werd de vergunning bekomen en het volgend jaar werd een aanvang gemaakt met de aanleg van de lijn.

De aanbesteding van de exploitatie had plaats op 17 mei 1899. De exploitatie geschiedde door de « Limburgsche Tramweg Maatschappij », en de opening van het baanvak Maaseik - Kessenich (grens) had plaats op 1 mei 1900 (3).

Vanaf 1921 werd de exploitatie van dat baanvak door de N.M.V.B. overgenomen.

#### MAASEIK - LANAKEN - SMEERMAAS - MAASTRICHT.

De inoverwegingneming, aangevraagd in 1890, werd pas toegestaan in 1896. Op 28 november van hetzelfde jaar werd de vergunningsaanvraag ingediend voor het baanvak op Belgisch grondgebied en werden de onderhandelingen begonnen met de stad Maastricht om de lijn door te trekken tot in de stad.

Het jaar nadien werd de vergunning bekomen en reeds op 7 januari 1898 werd het baanvak Maastricht - Smeermaas (grens) - Lanaken - Eijsden voor het publiek opengesteld.

Het baanvak Eijsden - Maaseik werd geopend op 15 juni 1898.

Een Koninklijk Besluit van 23 februari 1898 keurde de toekenning van de exploitatie goed aan de « S.A. des Railways économiques de Liège - Seraing et extensions ».

In 1911 werd de exploitatie overgenomen door de S.A. Belge-Néerlandaise de transports et travaux en in 1921 door de N.M.V.B.

Aan de grenspost te Smeermaas bestaan thans volgend grensovergangen ; een dienst van de in eigen be-

heer geëxploiteerde autobuslijn Genk-Lanaken - Maastricht, in voege sinds 16 oktober 1949 en een verpachte dienst, geëxploiteerd door « Gemeentelijke Autobussenbedrijf van Maastricht » (G.A.B.) van de lijn Maastricht-Lanaken (Tourne-Bride).

#### TONGEREN - LANAKEN - VROENHOVEN - MAASTRICHT.

De vergunning van het baanvak Tongeren - Lanaken, aangevraagd op 5 september 1874, werd toegestaan in 1895. Op 11 december van hetzelfde jaar werden de werken uitgeschreven en de exploitatie toegekend aan de S.A. des Railways économiques de Liège - Seraing et extensions. Op 15 mei 1897 had de opening van dat baanvak plaats.

Pas in 1905 werd de inoverwegingneming van de aftakking Vroenhoven - grens toegestaan en werden onderhandelingen begonnen met het oog op het aanleggen van de lijn op Nederlands grondgebied.

In 1907 werd de vergunning van het baanvak Vroenhoven-grens bekomen en werden ook de werken toegewezen en op 1 mei 1909 werd gans het traject Vroenhoven-grens-Maastricht in dienst gesteld (3).

Ook deze lijn werd in 1911 overgenomen door de S.A. Belge-Néerlandaise en in 1921 door de N.M.V.B.

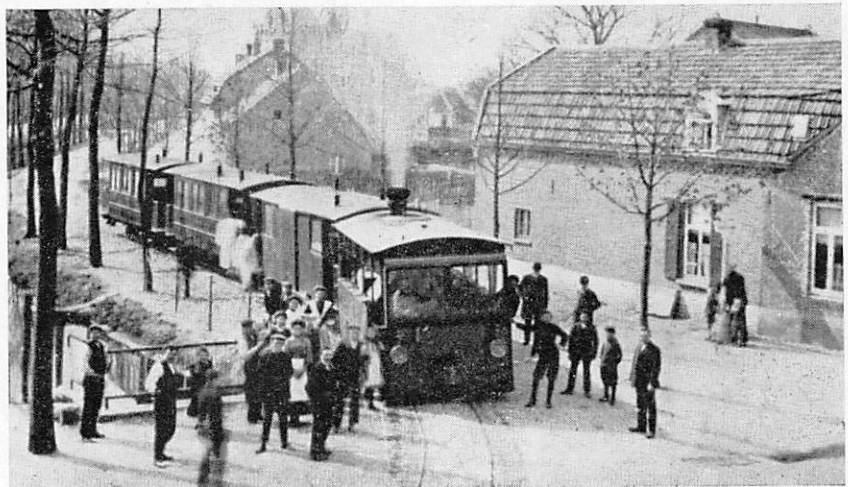
De autobussen van de G.A.B. verzekeren thans de dienst tussen Maastricht en Vroenhoven.

#### GLAAIEN - KANNE - MAASTRICHT.

De vergunning werd toegestaan op 24 augustus 1891 en aanstonds werden met het stadsbestuur van Maastricht onderhandelingen aangeknoopt voor de exploitatie van het baanvak op Nederlands grondgebied.

De vergunning voor het baanvak werd door de Nederlandse autoriteiten toevertrouwd aan de stad Maas-

(3) Op deze lijn, evenals op al de hiernavermelde grenslijnen van de huidige Groep Limburg, werd de stoomtractie, einde 1936, vervangen door spoorauto's



Doortocht van een stoomtram te Weert (Nederland).



Een tram voor het buurtspoorwegstation te Maastricht.

tricht, die door overeenkomst van 3 juli 1893 de exploitatie verpachtte aan de Nationale Maatschappij.

De bouw van de lijn werd met spoed doorgezet en de opening van het baanvak Glaaien - Kanne (grens) had plaats op 1 september 1893 en dat van Kanne - Maastricht op 14 januari 1894 (3).

Ook deze lijn werd geëxploiteerd door de S.A. des Railways économiques de Liège - Seraing et extensions. In 1911 werd zij overgegeven aan de S.A. Belge-Néerlandaise de Transports et Travaux, die op haar beurt in 1921 de exploitatie van de lijn afstond aan de N.M.V.B.

De internationale verbinding wordt thans verzekerd door onze in eigen beheer geëxploiteerde autobuslijn Tongeren - Bitsingen - Kanne - Maastricht.

(Wordt voortgezet.)

## TE NIJVEL.

# De vroegere stelplaats omgevormd in bergplaats voor autobussen

Sedert 5 juli jl. worden al de buurtlijnen, vertrekkend uit Nijvel, met autobussen geëxploiteerd en bovendien verzekert de Groep Brabant, sedert het begin van het jaar, de exploitatie van de vervangingsautobusdiensten van de N.M.B.S. :

Baulers - Nijvel - Fleurus  
Manage - Nijvel - Ottignies.

De vroegere stelplaats van Nijvel werd dan ook omgevormd om de 79 agenten evenals een dertigtal autobussen, waaronder enkele de kleur en het kenteken van de N.M.B.S. dragen, onder te brengen.

De bovenste foto toont, rechts, een deel van de stelplaats waar nu 16 autobussen kunnen geborgen worden. Om de ingang, thans voorzien van schuifdeuren, te verbreden, werden twee steunpilaren verwijderd.

De tweede foto toont hoe het algemeen uitzicht van het buurtspoorwegstation werd veranderd. De talrijke sporen en wissels werden opge-



(Foto Roels.)

broken, het terrein geëffend en bedekt met een moderne, goed berijdbare bekleding. De middenste bergplaats

bevat twee schouwputten en een plaats voorbehouden als magazijn voor de banden. Het gebouw, rechts, werd niet veranderd maar werd ingericht als wachtzaal en kleedkamer, met metalen kassen en wasgelegenheid. Een ander gedeelte wordt ingenomen door een grote warme luchtgenerator. Inderdaad, zoals te Hamme, werd het systeem van het bergen in openlucht met voorverwarming van de motor met warme lucht aangenomen.

In Nijvel echter wordt de leiding in de grond gelegd en vóór elke standplaats van een autobus komt een afleiding, met warmtewerende bekleding, uit de ondergrondse leiding. Elke aftakking heeft twee mondstukken, waaraan de buigzame leidingen worden bevestigd, die de warme lucht in de motor voeren.



BIJ HET OVERLIJDEN VAN

# Graaf Louis de Lichtervelde

Het vorig nummer was ter perse op het ogenblik dat ons het nieuws bereikte van het overlijden, op 12 augustus 1959, van graaf Louis de Lichtervelde, ere-voorzitter van de Raad van Beheer van de N.M.V.B.

Gans de dagbladers bracht hulde aan de nagedachtenis van de overledene en legde vooral de nadruk op zijn grote verdiensten als geschiedschrijver van de Dynastie. Inderdaad de levensbeschrijvingen, vol objectiviteit, die hij heeft geschreven van Leopold I en Leopold II blijven voor de volgende geslachten naslagwerken van onschatbare waarden.

De agenten van onze Maatschappij hebben de afgestorvene leren kennen onder een gans ander aspect. Dank zij de artikelen, verschenen in « Onze Buurtspoorwegen », werden zij geregeld ingelicht over zijn menigvuldige tussenkomsten voor het nemen van veiligheidsmaatregelen ten gunste van de arbeiders en voor de verfraaiing van de werkplaatsen.

Wanneer hij op 28 februari 1957 afscheid nam als Voorzitter van de Raad van Beheer van de N.M.V.B. was gans het maart-aprilnummer van ons blad gewijd aan deze roerende plechtigheid.

Bij het herlezen van deze bladzijden en bij het zien van de illustraties verheugt men er zich over dat deze huldeplechtigheid heeft plaats gehad tijdens zijn leven.

Op deze plechtigheid heeft de heer Directeur-Generaal in zijn toespraak op passende wijze de redenen aangehaald waarom het personeel hem erkentelijk is.

« Maar tussen al uw hoedanigheden », aldus de

heer Directeur-Generaal, « is deze, die de belangrijkste zal blijven, bij het overgrote deel van onze werknemers omdat zij het best en het meest rechtstreeks werd aangevoeld en omdat zij uit het hart kwam — ik kan het niet genoeg herhalen — deze die u er toe gedreven heeft u onophoudelijk in te zetten voor de veiligheid op het werk. »

Zijn activiteit in deze richting was inderdaad toonaangevend in de Maatschappij sinds de oprichting van de Dienst voor Veiligheid en Gezondheid. Talrijke veiligheidscampagnes werden door zijn tussenkomst gelanceerd, allen werden gevoerd met zijn volledige steun. Elk jaar hield hij er in het bijzonder aan de uitreiking van de beloningen van de veiligheidswedstrijden bij te wonen, en telkens gaf hij in een redevoering, vol nieuwe gedachten, raadgevingen aan de afgevaardigden en bepaalde hij de taken voor morgen.

Wanneer Minister Anseele, in naam van de Koning, aan graaf de Lichtervelde de versierselen van Groot Officier in de Leopoldsorde overhandigde, herinnerde hij in zijn toespraak dat de Voorzitter, gedurende 20 jaar, zijn ondervinding, die hij had verworven in dienst van de Staat en in grote nijverheidsinstellingen en koloniale maatschappijen, ten dienste had gesteld van de grote openbare instelling, die de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen is.

Helaas, nauwelijks een jaar na deze mooie plechtigheid werd graaf de Lichtervelde door ziekte getroffen en na een korte verbetering van zijn toestand overleed hij op 12 augustus 1959.

Wij zullen van hem de herinnering bewaren van een groot leider, bekommerd om het welzijn van de arbeiders.



## DE WAPENSTILSTAND

Elf november 1918. Voor de jongeren van heden is de datum van het einde van de vijandelijkheden van de eerste wereldoorlog van weinig betekenis.

Het is dus gepast hen er aan te herinneren dat het feest van 11 november een gelegenheid biedt de dankbaarheid van het land de uiten aan dezen die sneuvelden.

Ons personeel telt bijna geen oud-gedienden van 14-18 meer, het merendeel is reeds op rust en er blijft niemand meer over om de jongeren te verhalen over de vier jaar doorgebracht in de loopgrachten, in bloed en slijk.

Er is ook nog mei 1940. Op dat ogenblik deden veel

van onze jonge agenten hun eerste stappen. Dat zij even terug denken aan onze talrijke soldaten, die gestorven zijn voor hetzelfde ideaal als deze van 1914-18.

Er zijn ook degenen, die hun leven waagden in de weerstand en die gestorven zijn in de gevangen- en concentratiekampen.

Aan al dezen zullen wij denken wanneer wij op 11 november verzameld zijn rond de dodenmonumenten in onze respectievelijke stelplaatsen.

Te Brussel zal de erehal van het gebouw van het Hoofdbestuur, op woensdag 11 november, toegankelijk zijn van 9 u. tot 13 u. Te 10 u. 30 zullen de heer Directeur-Generaal en de vertegenwoordigers van de verscheidene personeelskringen hulde brengen aan de gesneuvelde en overleden agenten van de Maatschappij.

# PERSONALIA

## GEBOORTEN

### HOOFDBESTUUR

PATRICK bij de h. BOGAERTS F. (Vilvoorde).  
 CLAUDE bij de h. COLLIN H. (Nethen).  
 NICOLE bij de h. WYNANTS A. (Brussel).  
 LUC bij de h. GOOVAERTS (Hasselt).

### ANTWERPEN

FRANK bij de h. BURSENS R. (Antwerpen).  
 RUDY bij de h. FEYAERTS G. (Baal).  
 MYRIAM bij de h. DE WACHTER J. (Rumst).  
 DIRK bij de h. KESSELAERS A. (Broechem).  
 GODELIEVE bij de h. SCHRAUWEN H. (Merkssem).  
 LUC bij de h. VAN DE PLAS A. (Rijkevorsel).  
 KARINA bij de h. REYPPENS Fr. (Zandhoven).

### WEST-VLAANDEREN

GEERT bij de h. T KINDT J. (Assebroek).  
 ROGER bij de h. DE DULLE F. (Oostende).

CATHERINE bij de h. DEVINCK J. (Westkapelle).  
 FREDDY bij de h. COOPMAN R. (Assebroek).  
 ERWIN bij de h. GEERS F. (Assebroek).

### OOST-VLAANDEREN

PHILIPPE bij de h. ALLUYN R. (Heusden).

### LIMBURG

NADINE bij de h. HUYBRECHTS R. (Herk-de-Stad).  
 NICOLE bij de h. THEUNISSEN A. (Genk).  
 RUDI bij de h. BOSCH H. (Bilzen).  
 CHRISTIANE bij de h. BRAUNS L. (Hasselt).  
 MARLEEN bij de h. GEURTS P. (Molenbeersel).  
 MYRIAM bij de h. DUTS F. (Tessenderlo).  
 GODELIEVE bij de h. ASNONG J. (Uilbeek).  
 GERDA bij de h. VOS H. (St.-Lambrechts-Herk).  
 GERDA bij de h. PULINX N. (Kuringen).  
 FRANSIS bij de h. PUT J. (Paal).  
 DOMINIQUE bij de h. BUTTIENS J. (Alken).  
 GABY bij de h. HOETBERGHS M. (Schaffen).  
 BETTY bij de h. HAYEN J. (Lummen).

### BRABANT

MARINA bij de h. VIERENDEELS G. (Borchtlombeek).

## MOOIE LOOPBANEN



**Ooms J.-B.**

Trad in dienst op 17 december 1919 in de stelplaats van Grimbergen. Gedurende zijn lange loopbaan was hij werkzaam als ontvanger.



**De Lange A.**

Op 1 maart 1912 begon hij zijn loopbaan bij de buurtspoorwegen in Oost-Vlaanderen, waar hij werkzaam was als baanwerker.



**Vetsuypens K.**

Begon in het werkhuis van Kuregem op 16 september 1913. Hij werd achtereenvolgens manoeuvre en remmer.



**Bayet M.**

Hij werd aangenomen op 10 augustus 1917 als paswerker in het werkhuis van Charleroi, waar hij steeds verbleef.



**Bellemans L.**

Op 24 januari 1918 in dienst getreden als paswerker in het werkhuis van Jumelet, werd hij nadien benoemd tot brigadier.



**Swalens J.**

In dienst getreden als ontvanger-geleider in de stelplaats Kuregem op 1 juli 1912. Hij werd hulpbediende benoemd op 1 januari 1956 en hield zich nog drie jaar bezig met de beweging en de ontvangsten.



**Evrenont L.**

In dienst getreden op 17 augustus 1916. Hij was gehecht aan de dienst Weg en Werken van Leuven in de hoedanigheid van magazijnier.



**Binet P.**

Begon als stoker in de stelplaats van Verlaine op 16 januari 1911. Hij werd machinist in 1918 en zou de stoommachine niet meer verlaten dan bij zijn opruiming.



**Steegmans J.**

Op 9 oktober 1916 kwam hij als baanwerker in dienst te Hasselt. In 1919 ging hij over naar de Beweging, als ontvanger.



**Adam C.**

Trad in dienst op 30 oktober 1921 te Ieper. Hij begon zijn loopbaan als koerman maar werd nog hetzelfde jaar stoker. In 1936 werd hij spoorautovoerder.

NADINE bij de h. BOGEMANS J. (Oetingen).  
 CHRISTIAN bij de h. SLACHMUYLDER M. (Wemmel).  
 JEAN-PIERRE bij de h. VERBRUGGEN P. (Malderen).  
 REINILDE bij de h. BELLEMANS R. (St.-Mart.-Lennik).  
 CHANTAL bij de h. RAYMAEKERS M. (Landen).  
 PATRICK bij de h. ROBIJNS R. (Herent).  
 MARLEEN bij de h. LAUWENS M. (O.L.V. Tielt).  
 DIANE bij de h. DEKELVER J. (St. Martens-Bodegem).  
 ERIC bij de h. MERCIER P. (Tourinnes-St-Lambert).  
 GODELIEVE bij de h. WILLEMS Fr. (O.L.V. Tielt).  
 MARTINE bij de h. BLIJKERS S. (St.-Genesius-Rode).  
 MYRIAM bij de h. RENDERS K. (Meise).



Een  
 wedervaren  
 van  
**Controleur SPEURNEUS**

## HUWELIJKEN

### HOOFDBESTUUR

Mej. MOMMER Huberte met de h. PICQUOT E.  
 Mej. VAN WALLEGHEM Frieda met de h. DONCK M.

### ANTWERPEN

De h. VAN TICHELEN L. met Mej. PALLEMANS M.  
 De h. HOLEMANS J. met Mej. LENAERTS M.  
 De h. HEYNEN Fr. met Mej. BLANKAERTS L.  
 De h. CLAES F. met Mej. VERSCHOREN J.  
 De h. MEULDERS A. met Mej. VAN DESSEL A.  
 De h. WEYN R. met Mej. DE RECHTER M.  
 De h. VAN DEN BRANDE L. met Mej. KLEYKENS J.

### OOST-VLAANDEREN

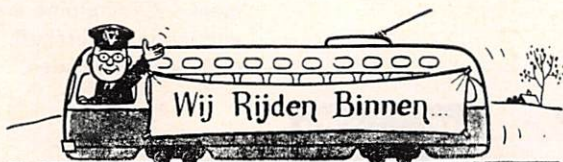
De h. SERREYN Herman met Mej. DE VUYST H.

### LIMBURG

De h. VERVOORT Joseph met Mej. TOURNELLE E.

### BRABANT

De h. JACOBS Jean met Mej. POUPE M.  
 De h. VAN LAETHEM M. met Mej. BELLEMANS M.  
 De h. DELCORDE R. met Mej. HUYGHE N.  
 De h. VANDERHEYDEN H. met Mej. BERNARD M.  
 De h. DESMECHT René met Mej. WUYTENS Y.  
 De h. FIEREMANS R. met Mej. TIMMERMANS C.



## Oprustgestelde Agenten in de Groepen

Maanden juli-augustus 1959	Dienstj.	Groep
Ceulemans D., baanwerker . . . . .	40	Antwerpen
Van Eynde K., el. geleider . . . . .	40	»
Michielsens A., el. geleider . . . . .	33	»
Geens J., el. geleider . . . . .	32	»
Van den Enden F., keurwerkman . . . . .	31	»
Beckers L., ontvanger . . . . .	30	»
Jansseune E., controleur . . . . .	39	West-Vl.
Doom R., ontvanger . . . . .	31	»
Lanckriet A., baanwerker . . . . .	30	»
De Porre M., A.R. geleider . . . . .	44	Oost-Vl.
Audry A., dienstoverste 1° kl. . . . .	36	»
Nimmegeers B., el. geleider . . . . .	32	»
Van Ryckeghem U., dienstoverste 2° kl. . . . .	32	»
Taelemans L., rangeerder . . . . .	47	Brabant
Corbeels F., el. geleider . . . . .	40	»
Renders F., half geschoold werkman . . . . .	38	»
Michel O., klerk 1° kl. . . . .	39	Henegouwen
Van Gaever E., el. geleider . . . . .	34	»
Paulet C., machinist 1° kl. . . . .	33	Namen-Lux.
Dessambre D., brigadier . . . . .	33	»
Detry A., hoofdontvanger . . . . .	32	»
Salmon E., machinist . . . . .	41	Luik
Janvier J., ontvanger . . . . .	35	»
Evans F., ploegbaas . . . . .	32	»
Goebels L., nachtwaker . . . . .	29	»
Jamaer J., el. geleider . . . . .	18	»
Marechal J., baanwerker . . . . .	15	»

ONTVANGER : Hewel chef, wat wordt er Brussel zo al verteld?

SPEURNEUS : Ah, ik heb vernomen dat, financieel gezien, onze toestand veel beter kan zijn daar de ontvangsten met verscheidene miljoenen zijn verminderd in verhouding tot verleden jaar. Misschien kunnen de schoolabonnementen dat tekort aanvullen?

O. : Wil ik U eens zeggen wat wij nodig hebben, een goed opgevatte publiciteitscampagne.

Sp. : In het algemeen wordt dat niet gedaan door vervoermaatschappijen.

O. : Maar denkt eens aan de talrijke merken van voedingswaren, benzine en tandpasta; voor elk produkt vinden de publiciteitsfirma's nieuwe en aangepaste woorden, die steeds inslaan.

Sp. : 't Akkoord, maar dat lijkt toch minder geschikt voor onze Maatschappij?

O. : Door steeds maar te herhalen geeft men het ten slotte toch. Ik stel nu het volgende voor: indien wij op de achterkant van onze bussen nu eens de volgende tekst aanbrachten: « Toetert. Ge moogt ons voorbijrijden. Ge zult nooit de hoffelijkheid van onze busbestuurders overtreffen ».

Sp. : Dat is zeer goed, doch ik vind het zodanig goed dat ik mij afvraag of het idee wel van U komt.

O. : Ah, om U de waarheid te zeggen, ik heb iets in dezelfde zin gelezen op een bestelwagen, maar deze prees de kwaliteit van zijn produkten.

Sp. : Ik begrijp U. Er zit wel iets in en waarom zou de achterzijde van onze bussen niet gebruikt worden? Bijvoorbeeld met een tekst als :

« Waarom U vermoeden achter het [stuur, Rijdt met de bus, 't is minder duur. »

Nu in alle ernst. Doen wij in de eerste plaats een inspanning om onze cliënteel te behouden; zuivere rijtuigen, regelmatigheid, voorkomendheid, enz.

O. : Mijnentwege denk ik dat de voorverkoop van rittenkaarten zou moeten worden ingevoerd om het werk van de bestuurder zoveel mogelijk te verlichten.

Sp. : Naar mijn oordeel is een degelijk onderhoud van de autobussen ook van essentieel belang voor het behouden van de cliënteel; er zijn nog te veel deuren, die onrustwekkend klapperen, motors, die slecht geregeld zijn...

O. : Voor mij, ontvanger-bestuurder, wanneer ik op de baan ben met een onberispelijk voertuig waarvan de motor regelmatig draait en wanneer de baan goed berijdbaar is, dan ben ik goed gezind en bijgevolg mijn reizigers ook.

# NIEUWS ALLERHANDE Exploitationieuws

## BENOEMING VAN EEN BEHEERDER

Bij koninklijk besluit van 6 juli 1959 werd de heer Oscar Dyck, advocaat, benoemd tot lid van de Raad van Beheer, in vervanging van de heer Deschuyffeleer, overleden.

\*  
\*\*

## GROEP BRABANT

### EERLIJKE DADEN

De agenten Brisaert J. (ontvanger) en Kestemont A. (trambestuurder) vonden, in een tramrijtuig, een achtergelaten handtas.

Bij het reinigen van de rijtuigen vond de agent Wouters Fr. (Haacht) een geldbeugel en gaf deze aanstonds af op het bureel.

Ontvanger Jacobs (Dilbeek) vond een handtas inhoudende 14.750 F en 20.000 Fr. F.

Dank zij de eerlijkheid van deze

agenten konden de eigenaars opnieuw in het bezit komen van hun eigendom.

Onze hartelijke gelukwensen.

\*  
\*\*

## OP HET HOOFDBESTUUR

Op het einde van de maand augustus heeft een van onze collega's, de heer Gerard Van Vlaenderen, onderbureau-chef - P/Educ., ons verlaten. De vooravond van zijn vertrek deed hij de ronde van het gebouw om afscheid te nemen van zijn kameraden waarvan verscheidene zijn oud-leerlingen waren. Inderdaad sinds 1946 was hij gehecht aan de dienst « Opleiding » waaraan hij zich gans gewijd heeft en waarvoor hij alle cursussen in het Nederlands heeft ver-  
taald.

Zijn verblijf in de Wetenschapstraat heeft hem de gelegenheid geboden zijn liefvallige echtgenote, op dat ogenblik Mej. D. Laurent, maatschappelijke assistente, te ontmoeten.

Wij wensen de heer Van Vlaenderen, die zijn intrede heeft gedaan in het onderwijs, een schitterende loopbaan.

## GROEP WEST-VLAANDEREN

De openbare autobusdienst Knokke-station - Oosthoek, via 't Kalf, werd op 16 september jl. afgeschaft.

Op 4 oktober werd te Oostende een nieuwe stadslijn in bedrijf gesteld tussen Mariakerke (Albertusplaats) en het Station (n° 7).

## GROEP OOST-VLAANDEREN

Op 20 september werd de spoorex-  
ploitatie van de elektrische buurtlijn Hamme - Antwerpen (Linkeroever) stopgezet. Het reizigersvervoer wordt thans verzekerd met autobussen, die hun eindpunt hebben te Antwerpen-Rooseveltplaats.

Sedert 4 oktober wordt een derde stadsdienst ingericht te Aalst en werden de reiswegen van de twee bestaande lijnen gewijzigd.

## GROEP BRABANT

Op het baanvak Chastre - Cham-  
mont - Champtaine werd het vervoer van zand afgeschaft. Het spoor zal opgebroken worden.

## GROEP LUIK

Sinds 14 september jl. exploiteert de N.M.V.B. een openbare autobus-  
dienst tussen Jemeppe-sur-Meuse en Verlaine, met uitbreiding naar Omal, in vervanging van de tramlijn Jemeppe - Verlaine.

Aan de autobuslijn Luik - Bitsin-  
gen - Riemst wordt een variante toe-  
gevoegd langs Wonk en Eben-Emaal.

## GROEP HENEGOUWEN

Toelating werd verleend tot de  
exploitatie van een uitbreiding naar  
Montignies-lez-Lens van de openbare  
autobusdienst St-Ghislain - Baudour -  
Lens - Edingen.

Een uitbreiding, naar Brasménil,  
van de openbare autobusdienst Door-  
nik - Peruwelz - Bonsecours, is sinds  
1 september in voege.

## TE GENT



(Foto Roels.)

In het vorige nummer hebben wij de vervanging, door autobussen, aangekondigd van de drie laatste elektrische buurtlijnen van Gent, tw. Gent - Nevele, Gent - Zomergem en Gent - Evergem.

De autobussen van deze lijnen, evenals deze van de lijnen Gent -

Wetteren, Gent - Geraardsbergen, Gent - Lochristi en Gent - Oostakker, vertrekken aan het goederenstation, gelegen links van het plein bij het verlaten van het St-Pietersstation.

De foto toont, links, een autobus van de N.M.B.S. en verder drie auto-  
bussen van de N.M.V.B.

Opgepast !!

# Bestuurders van motorvoertuigen dat belangt U aan !!



De wielrijder, komende van rechts, had voorrang.

(Foto Bauters.)

*De voorrang van rechts, uit hoofde van artikels 15 en 16 van de Wegcode, slaat terug op AL de bestuurders... inbegrepen de wielrijders, bromfietzers en motorrijders.*

Bij het onderzoek van de meest recente veroordelingen inzake ernstige verkeersongevallen, waarbij het personeel veroordeeld werd tot zware boeten, ja, zelfs tot gevangenisstraffen, terwijl de Nationale Maatschappij zich verplicht zag belangrijke vergoedingen te betalen, werden wij getroffen door het feit dat de grote meerderheid van deze ongevallen als eerste oorzaak hadden : een inbreuk op de voorrang van rechts en als slachtoffer... motorrijders, bromfietzers en wielrijders.

Vermelden wij enkele bijzonder tragische gevallen :

- Een jonge wielrijder, rijdend op een weg waarop de voorrang bepaald wordt door de aanwezigheid van trasporen, botste op een kruispunt op een kabel, gespannen tussen twee van onze ladderwagens. De ongelukkige jongeling werd op slag gedood.
- Een bromfietser, genietend van de voorrang van rechts, stak de straat over en werd gevat door het voorste deel van een autobus. Dodelijke afloop.
- Een autobus komende uit een straat, voorzien van een omgekeerde driehoek, komt op de hoofdbaan en wordt op de linker voorzijde aangereden door een bromfietser. Gekwetst over gans het lichaam zal het slachtoffer, ongeveer 30 jaar oud, een bestendige invaliditeit van 30 t. h. behouden.
- Een vijftienjarige wielrijder kwam uit een rechts gelegen zijstraat op het ogenblik dat een van onze autobussen het kruispunt overstak. Het jonge slachtoffer werd de linkervoet afgezet.
- Bij het oversteken van een kruispunt botste een autobus op een motorrijder, die van rechts kwam. De motorrijder, opgenomen met verscheidene breuken, zal een belangrijke bestendige werkonbekwaamheid behouden.

Wij zouden deze ontzettende lijst kunnen voortzetten maar wij geloven dat het overbodig is verder de vinger in de wonde te leggen daar het te trekken besluit klaar en duidelijk is : de weggebruikers, gebruik makend van voertuigen op twee wielen worden te dikwijls door de andere bestuurders, die niet van een voorrang genieten, als te verwaarlozen beschouwd. Deze houding, waartegen met kracht moet worden opgetreden, is zoveel te

meer noodlottig daar de motorrijders en wielrijders geen enkele bescherming hebben in geval van botsing of val.

Op het gebied van voorrang maakt de wet geen onderscheid tussen de al of niet gecarroseerde voertuigen. Derhalve, indien men rekening houdt met de onverzoenlijkheid van de rechtbanken, wat betreft de inbreuken op de regels, die de voorrang aan de kruispunten beheersen, moet u met de gedachte bezielde zijn dat de genietter van de voorrang er in alle omstandigheden rekening zal medehouden dat zijn recht zal geëerbiedigd worden door de andere weggebruikers. De gerechtelijke instanties hechten trouwens weinig belang aan de argumenten, ingeroepen door de weggebruiker, die geen voorrang heeft, tegen de weggebruiker, die wel voorrang heeft, wat ook de wijze was waarop deze laatste het kruispunt opkomt.

Waken wij er dus wel op voortaan ook rekening te houden met de voertuigen op twee wielen. Laten wij ons niet beïnvloeden door een meerderwaardigheidscomplex. En bij het in de praktijk brengen van deze regel denken wij niet alleen aan de schrik voor de rijkswachters, maar in de eerste plaats aan de noodlottige gevolgen verwekt door het merendeel van de ongevallen met voertuigen op twee wielen ; rouw, gebroken levens, mislukte loopbanen, verwoeste haardsteden.

Bestuurders van motorvoertuigen, alvorens u op een kruispunt te begeven, waar u voorrang moet verlenen, kijkt goed uit uw ogen. Indien de weg vrij is, weest dan nog voorzichtig. Het behoud van een mensenleven kan misschien aan u te danken zijn.

## ERE-AFDELING

Ge zult ongetwijfeld opgemerkt hebben dat in de interploegen-veiligheidswedstrijd, het werkhuis van Kessel-Lo overgegaan is naar ere-afdeling. Een flink bravo voor de ploeg van dat werkhuis.

Wanneer is het uw beurt ?

# Vanwaar komt al dat geld ?

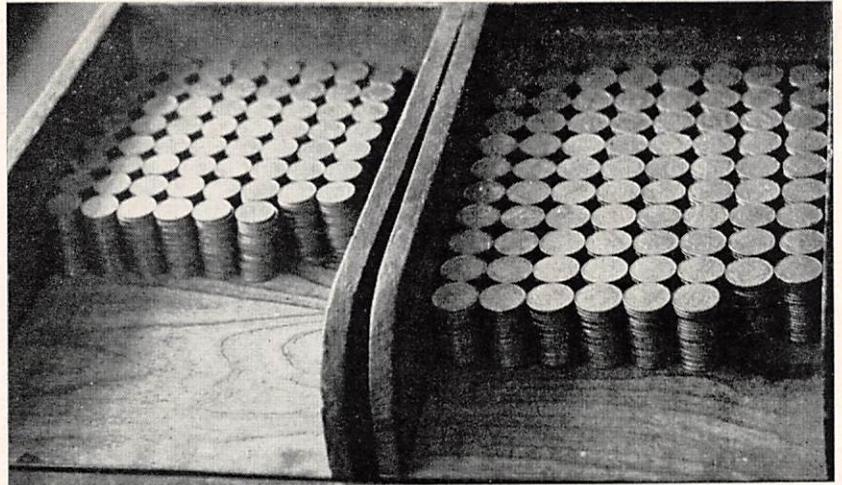
Elke dag, op dezelfde uren, verichten in de talrijke stelplaatsen en ontvangsburelen van de Buurtspoorwegen, bepaalde agenten een bewerking, die zo oud is als de Maatschappij zelf; zij tellen de geldstukken, die door de ontvangers werden geïnd, zien de ontvangstaten na, verzamelen de stukken van dezelfde waarde, in cartouches van 10 of 20 stukken en maken een borderel op, dat samen met de dagelijkse ontvangsten naar de bank of het postkantoor wordt gebracht.

Daar het onze lezers wel zal interesseren wat meer te vernemen over de manier waarop onze muntstukken worden vervaardigd, hebben wij een bezoek gebracht aan het Munthof, te Sint-Gilles-Brussel, gelegen in de gelijknamige straat.

In 1649 werden de werkplaatsen van de Munt opgetrokken op de plaats, die op het ogenblik ingenomen wordt door de Muntschouwburg. In 1700 moesten zij de plaats ruimen voor deze schouwburg en werden heropgetrokken waar zich thans de rechtervleugel bevindt van het Hoofdpostkantoor te Brussel. Sinds 1880 zijn de werkplaatsen ondergebracht te Sint-Gilles, in een gebouw opgetrokken in Lodewijk XIII-stijl. Het merendeel van de Brusselaars weet niet dat de keuze van deze stijl gemotiveerd werd door het feit dat aan de fabricatie van de munten talrijke verbeteringen werden aangebracht onder de regering van deze koning van Frankrijk.

\*\*

In onze streken werd het aanmunten gedurende lange tijd, per contract, toevertrouwd aan een privaat ondernemer, die werkte onder toezicht van de Staat. Het is slechts sinds april 1931 dat het beheer van de Munt rechtstreeks de werkuizen exploiteert voor rekening van de Staat; deze administratie is een afdeling van het Ministerie van Financiën, waar zij deel uitmaakt van het Beheer van de Schaatkist en de Openbare Schuld. De bijzonderste activiteit van de Munt te Brussel bestaat in de fabricatie van nationale, koloniale en vreemde munten. Herinneren wij er aan dat het slaan van geld een koninklijk recht is;



inderdaad, artikel 74 van de Belgische Grondwet zegt: « Hij (de Koning) heeft het recht geld te slaan ».

Onderzoeken wij nu hoe de lieden, die betaald worden om geld te maken, werken. Indien gij hun plaats moest innemen zoudt gij in een week meer geld kunnen maken dan ge in gans uw leven zoudt kunnen verdienen.

Al de muntstukken, die uit de machines komen, zijn niet in zilver daar in België slechts de stukken van 20, 50 en 100 F, nog een aanzienlijk percent zilver hebben (835 p. d. zilver en 165 p. d. lood). Daarentegen zijn de meer gangbare stukken van 5 en 1 F

gemaakt van een koper-nikkellegering (75 t. h. en 25 t. h.) en de kleine stukken van 0,20 en 0,50 F uit een legering van koper, tin en zink.

## HET VERVAARDIGEN VAN MUNTPLAATJES.

De staven metaal, waarvan men gebruik zal maken bij de verschillende legeringsbewerkingen, worden zeer zorgvuldig onderzocht en gewogen en de essaieurs-scheikundigen bepalen er het gehalte van.

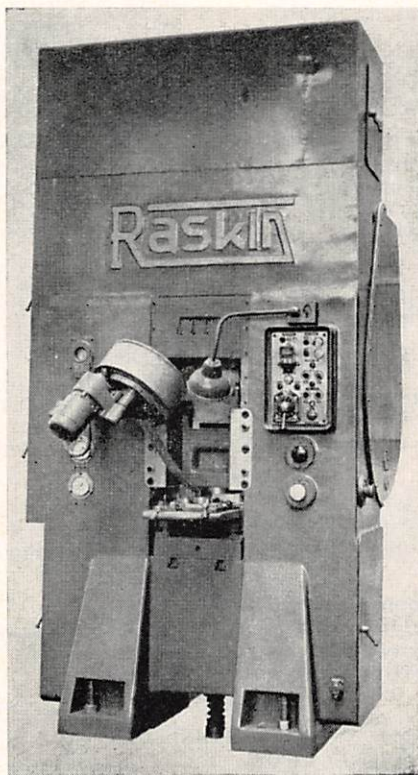
Voor het smelten van de legering beschikt de Munt te Brussel over een twaalfalft cokesoven, die meer dan vier ton zilverlegering kunnen voortbrengen in acht uur. Het metaal vloeit in een verticale gesloten gietkast en de staven, die alzoo ontstaan, hebben een lengte van 650 mm, een breedte van 70 mm en een dikte van 14 mm.

De staven worden vervolgens koud geplet. De eindfase van het pletten is zeer belangrijk daar haar juistheid het gewicht van de stukken bepaalt. De bekomen latten worden vervolgens in muntplaatjes gekapt. Een muntplaatje is een ruw rond metalen plaatje.

Na schifting gaan de muntplaatjes naar de randopwerker. Deze bewerking zal toelaten de band van het muntplaatje te verhogen door een stuiking van het metaal. De rand zal het aanbrenge van een gelijkvormige en regelmatige groef op de boord van het stuk vergemakkelijken.

Deze rand laat namelijk toe de stukken op te stapelen in cartouches zonder dat de gegraveerde plaat slijtage ondergaat ingevolge de wrijving.

Nochtans deze opeenvolgende operaties hebben het metaal te hard gemaakt voor het slaan; men geeft het zijn smeedbaarheid terug door het te harden tot een temperatuur, die varieert tussen 650 en 700 graden. De harding van de muntplaatjes, in zilverlegering, gebeurt in openlucht en veroorzaakt de oxydatie van het



Deze muntpers, van een gans nieuwe opvatting, werd aangekocht door het Munthof. Zij werd tentoon gesteld op de Expo 58.

koper aan de oppervlakte van de muntplaatjes. Het wassen van de muntplaatjes in een vloeistof samengesteld uit zwavelzuur, verdund en warm, zal het koperoxyde oplossen; deze bewerking zal aan het geslagen stuk zijn mooi wit uitzicht geven. Na een laatste schifting worden de muntplaatjes geteld, gewogen en geslagen.

De moderne muntpersen werken met hefboomen en elleboogpersen. Het muntplaatje wordt automatisch op de onderste muntstempel geplaatst, die omgeven is door een effen of geribde ring. De bovenste muntstempel wordt vervolgens op het muntplaatje gedrukt met een druk van 30 tot 100 ton. Een enkele slag volstaat om ieder stuk te slaan daar de beelden op de twee kanten tezelfdertijd worden gedrukt, terwijl het metaal zijdelings in de holte van de muntkring wordt geperst.

De muntpersen slaan 80 tot 125 stukken per minuut.

De muntwerkplaatsen van Brussel beschikken over 19 persen van verschillend vermogen, die samen ongeveer 600.000 stukken kunnen slaan in acht uur.

Ziehier de gewichten van de Belgische muntstukken: 0,20 F (brons): 2 gr. — 0,50 F (brons): 2,750 gr. — 1 F (koper-nikkel): 5 gr. — 5 F (id.): 6 gr. — 20 F (zilver): 8 gr. — 50 F (zilver): 12,5 gr. — 100 F (zilver): 18 gr.

De geslagen stukken worden op een lopende band geworpen vóór dewelke zich een examiner bevindt, die van tijd tot tijd een slecht gevormd stuk verwijderd.

Aan het einde van de lopende band vallen de stukken in bakken. De inhoud van deze bakken wordt vervolgens naar machines gebracht, die de stukken tellen met een snelheid van verscheidene duizenden per uur en de werkman heeft slechts de meter in het oog te houden.

De zakken, in sterk linnen, aldus gevuld met een welbepaald en juist aantal stukken worden, vergezeld van een borderel, naar de kelders van de Nationale Bank gevoerd. Vandaar vertrekken de geldstukken om, van hand tot hand, hun lange reis te beginnen in het land en in de wereld.

Er zou nog zoveel te zeggen zijn op het gebied van de munt, voornamelijk over het verschil tussen de werkelijke munt, waarvan de waarde overeenstemt met de werkelijke waarde van het metaal en het fiduciair geld, een soort check, waarvan de wezenlijke waarde slechts van ondergeschikt belang is. Deze kwestie zou ons echter te ver leiden.

Wij hebben slechts een beknopt overzicht willen geven van de wijze waarop onze muntstukken worden vervaardigd en de belangrijkheid laten uitschijnen van deze instelling in het economisch leven van het land.

## Het aanmunten in vroegere tijden

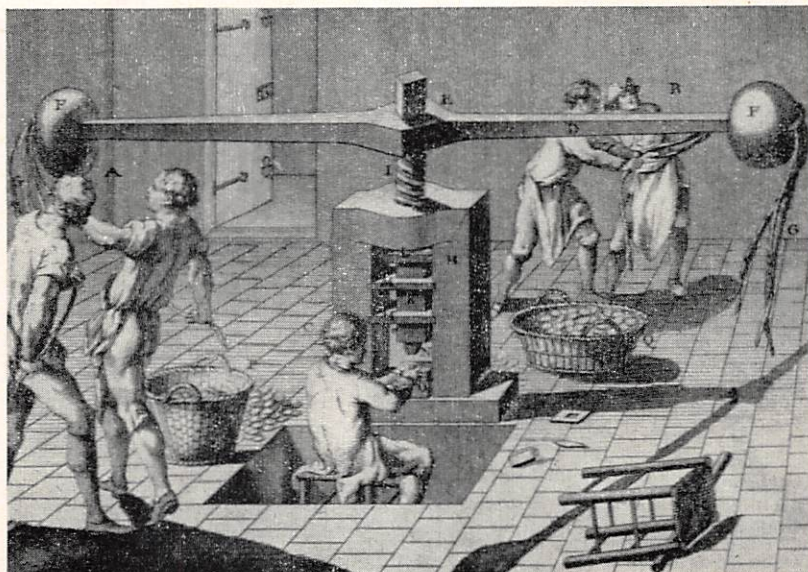
*Talrijke musea bezitten zeer oude en merkwaardige muntstukken voortkomend van de Romeinen en Grieken, die reeds het slaan van munt met de hamer, beoefenden.*

*De eerste machines voor het slaan van munten werden uitgevonden in Duitsland, in de XV<sup>e</sup> eeuw. De uitrusting bestond uit walsmachines, draadtremmers, snijmachines, tangen en de muntpers voor het slaan. De term « muntpers » zal voortaan geregeld gebruikt worden om de machine aan te duiden, die voor het drukken van geld gebruikt wordt.*

*De onderstaande gravure toont de schroefkop, die een horizontale muntpers draagt van 2,5 m op 3,5 m, op haar uiteinden voorzien van dikke zwaai kogels.*

*Elke arm van de muntpers wordt in beweging gebracht door verscheidene personen. Het voordeel van deze werkwijze was een meer krachtige en veerkrachtige stoot dan vroeger wanneer de munten met de hamer werden geslagen.*

*Zoals men op de tekening ziet, veroorzaakt de in beweging gebrachte schroefpers, de rotatie en de verticale daling van de gang van de schroef. De werkman duwde dus op deze wijze de bovenste muntstempel op het muntplaatje (metalen drukring), dat op de onderste muntstempel rust.*



Het aanmunten met een horizontale muntpers.  
(Gravure van Bénard — Encyclopédie 1766.)

(Cliché Nationale Bank.)

### DE HUIDIGE WERKWIJZE

Vroeger werden de muntstempels gegraveerd bij middel van een met de voet bewogen bank, die door de graveerders van fijne stenen werd gebruikt. Thans wordt een andere wijze toegepast. Het model wordt in het groot gemaakt en nadien mechanisch verkleind. Dat model maakt de kunstenaar in reliëf, in was. Het wordt eerst gegoten in plaaster daarna bekomt men een model in gietijzer of brons, dat gereproduceerd wordt op een stuk staal en herleid tot de afmeting, die het muntstuk moet hebben; deze reproductie wordt bekomen bij middel van een reducerbank. Deze proef wordt door de kunstenaar geretoucheerd met de loep, een lang en moeilijk werk, daarna wordt het gehard. Alzo heeft men een muntplaatje (positief) in gehard staal waarmede men de muntstempels (negatief) bekomt door een slag met de pers op de keerzijde; inderdaad het is dat model dat, geplaatst onder de muntpers, gedrukt wordt op twee stukken staal, die zullen gebruikt worden als muntstempels.

# De Veiligheidswedstrijd

STAND VAN DE PLOEGEN OP 31 AUGUSTUS 1959

Sedert het verschijnen van het laatste nummer heeft in de Groep Antwerpen de ploeg n° 7 de leiding moeten afstaan aan ploeg n° 12 (Werkhuis van Merksem), die 789 dagen heeft bereikt.

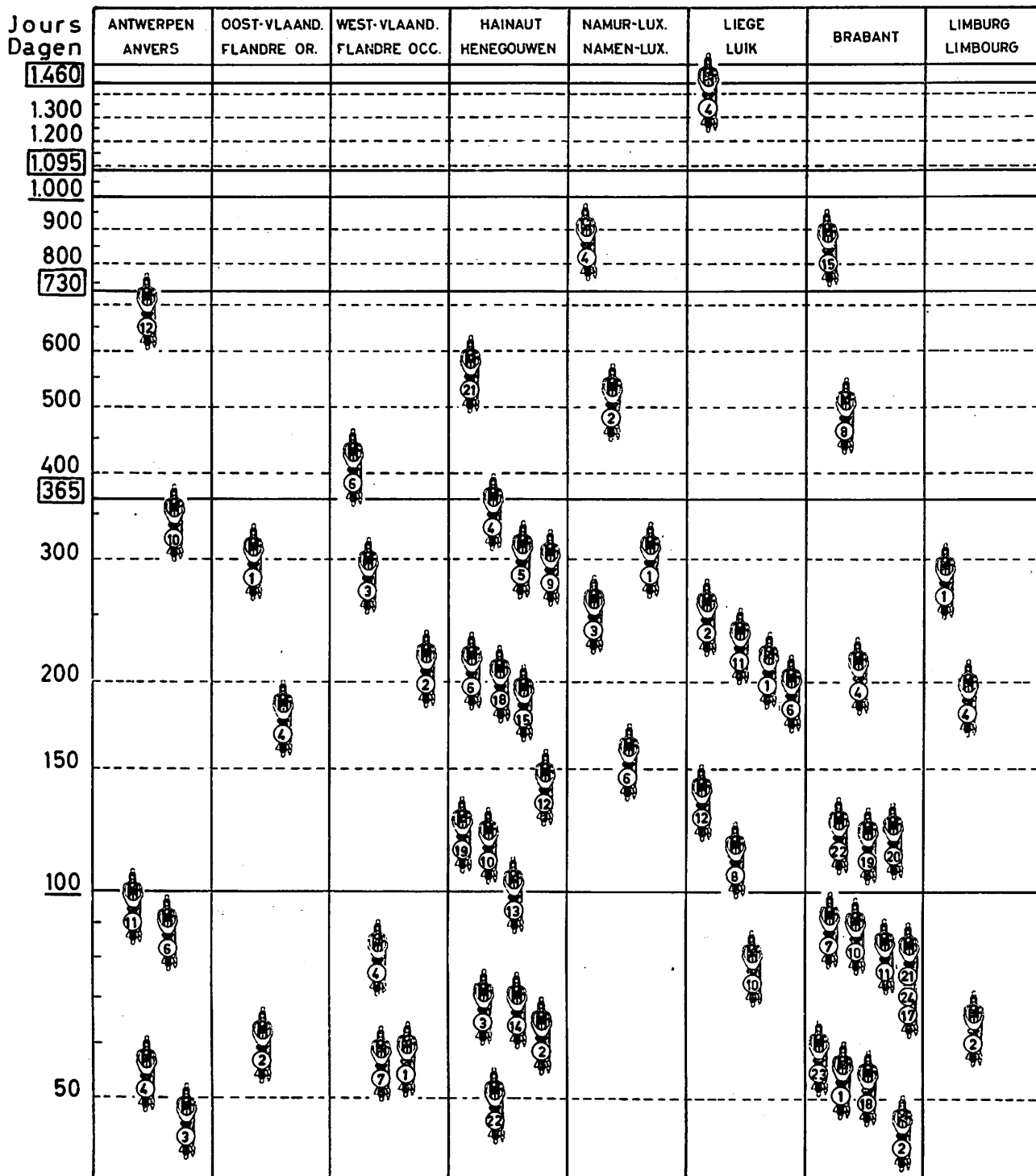
In Groep Brabant wint de veiligheidsgeest terrein; er zijn 16 ploegen in

competitie, waarvan verscheidene meer dan 50 dagen zonder ongeval tellen. Het werkhuis van Kessel-Lo ziet met spanning de beslissende datum, 16 oktober, te moeten. Wij hopen dat het zonder hindernis de 1.000 DAGEN zal bereiken.

In de Groepen Oost-Vlaanderen en

Limburg naderen de ploegen n° 1, Beweging Destelbergen, respectievelijk Werkhuis van Hasselt, met vaste schrede de mijlpaal 1 JAAR ZONDER ONGEVAL.

In de Groep West-Vlaanderen geven de ploegen 6, 3 en 2 het goede voorbeeld.



# VIA SECURA zet de operatie WEGVEILIGHEID op touw

VAN 14 september tot 30 oktober organiseert « Via Secura », Nationale Vereniging ter voorkoming van Ongevallen op de Weg, een grootse veiligheids campagne op de autowegen Brussel-Luik en Brussel-Bergen.

De N.M.V.B. heeft haar medewerking en deelneming toegezegd aan deze uitgebreide campagne, die er opgericht is door alle mogelijke middelen de veiligheid op de weg te verhogen.

Te dezer gelegenheid geven wij onderstaand een uittreksel van een brief, die gericht werd aan al de agenten van de Groepen Brabant, Henegouwen, Luik en Limburg.

- 1) *Gebruikt nooit een vervoermiddel dat niet in perfecte staat is zowel op gebied van remmen en banden als voor wat de lichten aangaat.*
- 2) *Voorzichtige motorrijders en bromfietzers dragen altijd een valhelm.*
- 3) *Overdreven snelheid is oorzaak van vele zware ongevallen.*
- 4) *Zijt U voetganger, ook U kan een ongeval overkomen. Vermijdt elke verstrooidheid op de openbare weg.*

Een andere brief, bestemd voor al de geleiders, die in bovengenoemde Groepen diensten verzekeren op de twee aangehaalde wegen, vestigde de aandacht op volgende punten :

- 1) *Stopt niet te bruusk aan de verschillende haltepunten maar vertraagt op progressieve wijze;*
- 2) *Plaatst uw rijtuig degelijk aan de haltepunten ten einde het wegverkeer zo weinig mogelijk te hinderen ;*
- 3) *Rijdt niet op de witte lijnen, aangebracht op het wegdek ;*
- 4) *Weest niet verstrooid ; gesprekken met de reizigers zijn ten strengste verboden.*

Ten behoeve van de reizigers werden kleine plakbriefjes uitgehangen in de rijtuigen.

## REIZIGERS — OPGEPAST

- *Weest voorzichtig bij het op- en afstappen.*
- *Schenkt aandacht aan het wegverkeer bij het oversteken van de baan.  
Het gaat om uw eigen veiligheid.*

Tezelfdertijd werd de studie van de haltepunten verder doorgevoerd met het doel de veiligheid van de reizigers te verhogen en het vlot verloop van het wegverkeer te vergemakkelijken.

Wij hopen dat deze campagne, die een groot succes kende, haar vruchten zal afwerpen voor de toekomst.

\*  
\*\*

## AAN ALLX LXZXR

Ofschoon dxzx typmachinx al xnigx jarxn oud is, wxrkt zij — mxt uitzondxring van xxn dxr toxtsxn — nog goxd. Hox graag zou ik willxn, dat zij hxt hxlxmaal pxr-fxkt dxzd. Wxliswaar zijn xr zvxnxnvvxtig toxtsxn, waar ik txvrxdxn ovxr bxn, maar hxt xrsultaat van dxzx xn xvrknxixt vxxl.

Ik dxnx wxl xxns : onzx vxilighxidsaktix lijkt xigxnlijk wxl xxn bxxtix op dxzx schrijfmachinx.

Nixt al onzx wxrkxrs trxkkn zich ons strxvxn naar bxtxrx bxdrijfsvxilighxid aan.

Misschixn bxxnt U bij Uzxl : « wxl, ik houd mx indxrdaad nixt zo xrg aan dx rxgxls » xn voxgt U xr vxrontschuldixnd aan tox : « maar ik allxxn zal hxt vxilighxidsprogramma hxus nixt makxn of brkkn ».

Dit is xxn gedachtxfout. Want wil xxn vxilighxidsaktix wxrkxlijk xrsultaat oplvxrxn, dan zal xlxk txwxrkxstxldx hixraan aktixf moxtxn dxxlnxmxn.

Xn als U mijn woordxn nixt gxlooft, dxnkt U dan xxns aan dxzx schrijfmachinx. U zult dan moxtxn xrxkxnnx :

« In ons vxilighxidsprogramma  
bxzxt ik xxn slxutxlpositix ».

Opnieuw twee werkhuisploegen aan de eer  
**KESSEL-LO en ANDENNE**  
bereiken de 1000 dagen zonder ongeval

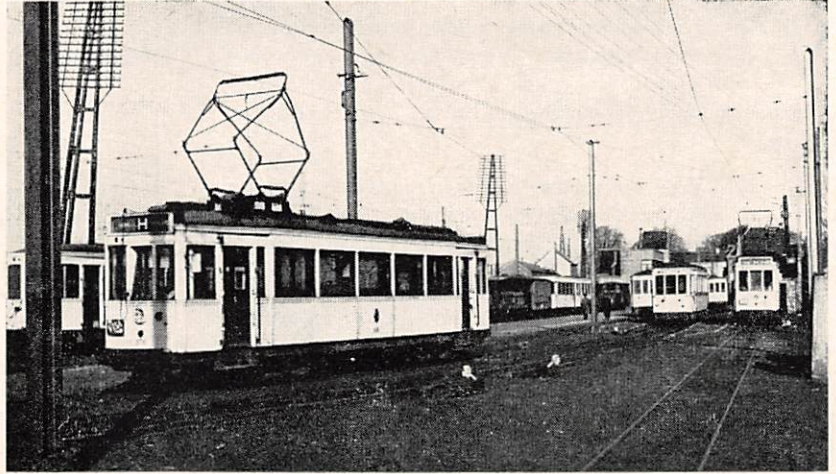
## Op de lijn Hamme-Antwerpen (Linkeroever)

# De elektrische trams maken plaats voor autobussen, die doordringen tot in het centrum van Antwerpen

Op de lijn Hamme - Antwerpen (Linkeroever), die deel uitmaakt van de Groep Oost-Vlaanderen, werden sinds 20 september jl. de elektrische trams vervangen door autobussen, zodat er in deze Groep geen enkele elektrische spoorlijn meer in exploitatie is.

De stelplaats Hamme (bovenste foto) telde 6 elektrische motorrijtuigen en 13 bogieaanhangwagens. Deze lijn kent een bijzonder drukke bezetting tijdens de spitsuren. Het eerste vertrek heeft reeds plaats te 4 h.

Voor de exploitatie per autobus worden op het ogenblik 13 autobussen, A 93 DAR, in dienst gesteld; gedurende de wintermaanden zal de dienst versterkt worden met 5 supplementaire autobussen.



(Foto Bazin.)



Deze vervanging heeft het mogelijk gemaakt merkwaardige verbeteringen aan de exploitatie aan te brengen; inderdaad, zo werd toelating verkregen de lijn te verlengen, door de tunnel onder de Schelde, tot aan de Franklin Rooseveltplaats, in het centrum van Antwerpen.

Nevenstaande foto toont een van onze autobussen bij het verlaten van de voertuigtunnel. Het traject Hamme - Antwerpen (Rooseveltplaats) wordt afgelegd in 1 h. 17 terwijl de trams vroeger 1 h. 06 nodig hadden om de ingang van de voetgangerstunnel (Linkeroever) te bereiken.

De nieuwe lijn heeft een lengte van 33 km. 800.

(Foto Roels.)



Het buurtstation van Hamme beschikt over een dertigtal autobussen om de exploitatie te verzekeren op de lijnen, die er eindigen.