



ONZE BUURTSPOORWEGEN

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

De omschakeling van spoorlijnen in wegexploitatie

In het septembernummer 1959 van de « Revue Générale des Transports et des Communications » (1) verscheen een bijdrage van de hand van onze Directeur-Generaal, getiteld : « De huidige mogelijkheden op het gebied van het vervoer en de structuur van het buurtspoorwegnet ».

In dat artikel haalt hij de voornaamste oorzaken aan van het deficit op talrijke spoorlijnen.

De gebruikte middelen zijn ons te goed gekend om er op terug te komen, maar wij achten het toch gepast, uit bovengemeld artikel, enkele minder gekende statistieken aan te halen, die de steeds toenemende belangrijkheid van het wegvervoer van de Maatschappij doen uitkomen.

Evolutie van het net.

Jaar	Lengte van het autobusnet (zonder de seizoensdiensten)	Park van het rollend materieel
1949	3.840 km	205 autobussen
1950	4.091 km	234 »
1951	4.329 km	312 »
1952	4.689 km	352 »
1953	5.340 km	411 »
1954	6.140 km	423 »
1955	7.297 km	718 »
1956	7.967 km	821 »
1957	8.605 km	941 »
1958	9.046 km	1.070 »

Verdeling, in percentage, van het aantal vervoerde reizigers, per spoor en per autobus, gedurende de tien laatste jaren.

Jaren	Spoorlijnen	%	Autobussen	%
1949	269.253.345	93,61	18.385.928	6,39
1950	243.502.342	91,48	22.673.681	8,52
1951	240.645.886	85,69	40.174.856	14,31
1952	230.486.171	82,81	47.843.630	17,19
1953	216.014.273	76,67	65.734.074	23,33
1954	211.698.903	73,83	75.050.285	26,17
1955	201.410.086	67,83	95.530.724	32,17
1956	191.356.916	61,63	119.131.377	38,37
1957	178.611.157	59,71	120.516.130	40,29
1958	164.167.885	54,28	138.263.784	45,72

(1) La Revue Générale des Transports et des Communications is een Belgisch maandblad. Abonnementsprijs : 180 F per jaar ; Koningsstraat, 336, Brussel 3.



Deze foto toont zeer duidelijk de plaats waar vroeger het spoor heeft gelegen en is een werkelijke illustratie van de langzame maar onvermijdelijke omvorming, die het net van de N.M.V.B. ondergaat.

In vele gevallen is de ontwikkeling dezelfde ; de exploitatie met spoorauto of tram werkt met verlies en op hetzelfde ogenblik is het Beheer van Bruggen en Wegen bereid de plannen voor de verbetering en de verbreding van de weg, die al lang waren opgemaakt, uit te voeren. Van toen af waren de geboden vooruitzichten zodanig dat de vervanging van de spoordienst door de autobusdienst aan het belang van allen beantwoordde.

DE VOORPAGINA :

Op een winteravond op de place Saint-Lambert te Luik. Het vertrek van een elektrische tram van de lijn Luik-Grâce-Berleur. (Foto Roels.)

HET 10e INTERNATIONAAL SPOORWEGSALON

Sinds verscheidene jaren neemt de Nationale Maatschappij deel aan het Internationaal Spoorwegsalon, dat ingericht wordt door de Koninklijke Belgische Vereniging van Vrienden van het Spoor.

Bijgaande foto toont de stand, die verwezenlijkt werd door de schrijnwerkers, elektriciens en schilders van het werkhuis van Kuregem.

Om het geheel te versieren hebben de inrichters zes foto's laten vergroten. Zij werden gekozen uit een honderdtal zichten, in 1959 genomen door een tramliedhebber, de heer Fr. van Dam uit Den Haag. De tentoongestelde vergrotingen stellen verschillende hoeken van het net voor, o.m. twee elektrische trams op de lijn Antwerpen - Turnhout, een tram langs de vaart Gent - Brugge en een goederentrein bestaande uit wagens geladen met mijnhout.

Op het voorplan van de stand werd een deel van een elastisch wiel, een schijfrem van de motorrijtuigen type N en een schematische voorstelling van een pneumatische ophanging van het motorrijtuig S.10.024 tentoongesteld.

Een paneel was voorbehouden aan de personeelsbladen van de maatschappijen voor gemeenschappelijk vervoer evenals aan « Onze Buurtspoorwegen » en « Nos Vicinaux ». Meer dan 2.000 brochures « Kent U de N.M.V.B. ? » werden ter beschikking gesteld van de talrijke bezoekers.



Bestuurders opgelet voor de automatische deuren

- Een eenvoudige druk op een knop...
- Een ontijdig in gang brengen...
- ... een seconde overhaasting met de onherstelbare gevolgen.

HET algemeen gebruik van de automatische deuren op de voertuigen van de N.M.V.B. heeft ontegensprekelijk in een aanzienlijke mate de veiligheid van de reizigers van onze diensten verhoogd. Wij denken niet alleen aan de onvoorzichtigen, voor wie het bestijgen van een tram hetzelfde betekende als een stormloop met de domme gevolgen. Wij denken eveneens aan de verbetering van de bescherming van de reizigers tegen de schommelingen in de bochten, het gedrang of de onvoorziene schokken en vooral aan de talrijke ongevallen veroorzaakt door het afstappen vóór de volledige stilstand van het voertuig.

Door de automatische deuren worden talrijke ongevallen vermeden. Het zou nochtans te optimistisch zijn te geloven aan de volmaakte veiligheid wegens dat systeem. Wij moeten wel aannemen dat de automatische deuren niet alle mogelijkheden voor ongevallen hebben uitgeschakeld bij het op- en afstappen. Er dient, helaas, rekening gehouden met de **menselijke zwakheden**. Een eenvoudige druk van de vinger van de verantwoordelijke agent, op een ongepast ogenblik en dit klein gebaar, kan tragische gevolgen medebrengen voor de niets vermoedende reiziger.

Er kan niet genoeg de nadruk gelegd worden op het uiterst ernstig karakter van het merendeel van de ongevallen als gevolg van het ontijdig openen of sluiten van de deuren en het vroegtijdig in gang brengen.

Enkele voorbeelden, van recente gevallen, zullen wolsprekender zijn dan lange uiteenzettingen.

— Een dame, met een kind **op de arm**, stapt aan een halte van de bus. De bestuurder sluit de deur ontijdig en zet in beweging. Door het hulpgeroep van de reizigers brengt hij aanstands zijn voertuig tot stilstand en ziet dat de dame gevallen is op de weg. Gekwetst over gans het lichaam blijft het slachtoffer gedurende talrijke maanden totaal werkonbekwaam en zal zij een bestendige invaliditeit behouden.

— Enkele reizigers zijn aan een halte afgestapt, de bestuurder sluit de deuren en vertrekt. Geroep van de reizigers doet hem aanstands stoppen. Een bejaarde man was met zijn mantel tussen de deurpanelen blijven vastzitten en werd over verscheidene meters meegesleurd. Zijn voet kwam onder het achterwiel van het logge voertuig terecht. Het slachtoffer liep een breuk van de voet op.

— Een A.B. bestuurder opende zijn deuren vóór de volledige stilstand. Een meisje, dat zich in de nabijheid van de ingang deur bevond, verloor het evenwicht, viel op de weg en een been werd door het voorwiel verbrijzeld. Het been moet als definitief verloren beschouwd worden en het kleine slachtoffer zal gans haar leven gebrekkig blijven. Op twaalf jaar...

— Een reiziger begeeft zich op de voetrede van een autobus om af te stappen. De ontvanger geeft te vroeg het vertreksein en het ongelukkig slachtoffer, moeder

van zes kinderen, verliest het evenwicht ten gevolge het sluiten van de deur. Zij valt onder het achterwiel van de bus, dat de rechterarm verplettert. De verminking van de arm heeft een invaliditeit van 65 t. h. voor gevolg.



— Bij het afstappen van een autobus wordt de arm van een bejaard reiziger gevat tussen de deurstijlen wegens het vroegtijdig sluiten van de deur. Het voertuig zet zich in beweging en de ongelukkige wordt over een grote afstand meegesleept. Hij werd op de slag gedood.

Is deze korte lijst niet indrukwekkend? Geven wij ons wel voldoende rekenschap van het fysisch leed van deze slachtoffers? Zijn wij wel ten volle bewust van de zedelijke gevolgen van deze tragische gevallen: gevoelens van verval, van nutteloosheid en van machteloosheid. Hebben wij wel besef voor het leed van de naastbestaanden?

Bovendien kosten dergelijke ongevallen, jaarlijks, meer dan twee miljoen franken aan de N.M.V.B.

Bestuurders van elektrische motorrijtuigen en van autobussen, ontvangers verzekert U steeds, alvorens de deuren te openen of te sluiten, dat het op- en afstappen van de reizigers **VOLLEDIG GEEINDIGD IS**.

Opent nooit de deuren **VOOR DE VOLLEDIGE STILSTAND**.

Vertrekt of geeft het vertreksein niet zolang de **DEUREN NIET VOLLEDIG GESLOTEN ZIJN**.

Hier, zoals in veel andere gevallen, is het spreekwoord « Kleine oorzaken, grote gevolgen », van toepassing.

OP DE VIADUCT TE CHARLEROI

een omvangrijk werk

IN de loop van de maand november 1959 heeft de dienst Weg en Werken van de Groep Henegouwen de laatste hand gelegd aan een werk van grote omvang nl. het verplaatsen en aanleggen van de sporen op de viaduct te Charleroi.

Indien U reeds de reis Brussel-Charleroi gedaan hebt langs de weg weet U dat, eens voorbij Plancenoit, men langs Genappe en Gosselies rijdt en dat nadien de Nationale weg n° 5 nog drie zeer dicht bevolkte localiteiten doorkruist : Jumet, Lodelinsart en Dampremy, om te eindigen aan de viaduct van Charleroi. Deze brug, gebouwd over de spoorlijn Charleroi-Ottignies-Leuven, was slechts 21,50 m breed en vormde een vernauwing op de wegen van Bergen en Brussel, die op deze plaats uitmondten.

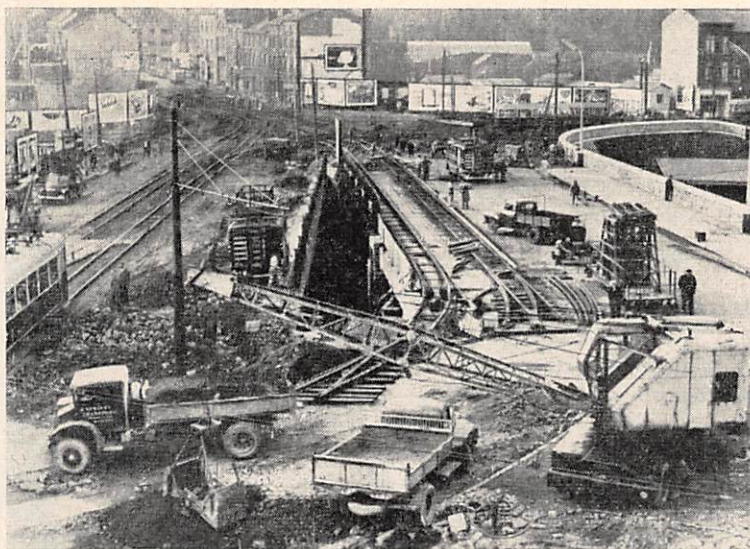
Om aan deze hachelijke toestand te verhelpen, besloot het Beheer van Bruggen en Wegen de oude viaduct te vervangen door een nieuwe brug in spanbeton, uitgevoerd in twee fases.

Het eerste deel van de brug was voltooid in augustus 1958 en enkele tijd nadien geopend voor het wegverkeer, terwijl de buurtspoorwegen de viaduct bleven gebruiken.

De voorbereidende werken, voor de bouw van het tweede deel, werden begonnen in oktober jl. maar vóór de afbraak van de oude brug heeft de

N.M.V.B. moeten zorgen voor de verplaatsing van de sporen op de nieuwe brug en de verbinding aan de buurtspo-

nog moeilijker werd gemaakt door het feit dat langs de kant van de wegen naar Brussel en Bergen er een hoogte-

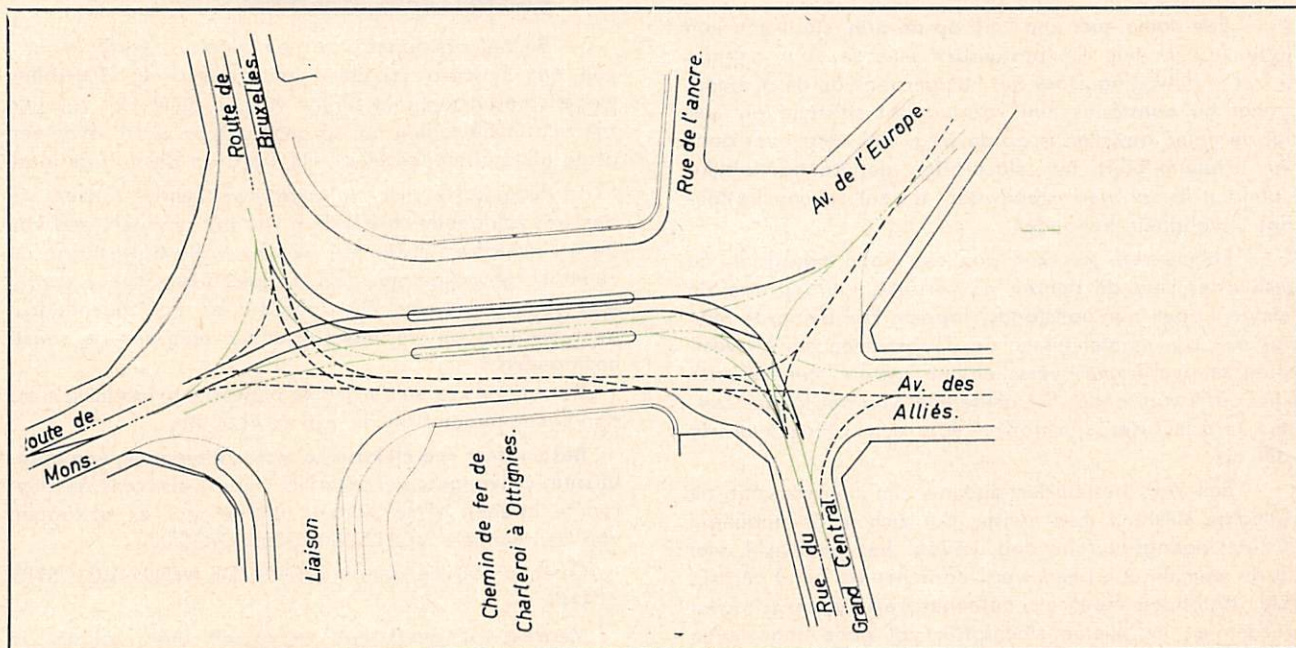


ren van de vijf lijnen, die er op samenkomen. Het was een zeer groot werk, zodat gedurende meer dan een maand alle wegverkeer moest verboden worden.

De bijgaande foto's tonen duidelijk de ingewikkeldheid van het werk, dat

verschil van 1,60 m bestond.

Er dienden dus, per vrachtwagen, verscheidene tonnen grond aangevoerd, die dan door bull-dozers werden verspreid. Vervolgens werden de sporen gelicht, door middel van een domme-



- — — — — Bestaande sporen, die behouden blijven.
- - - - - » » » die verdwijnen.
- — — — — Nieuwe voorlopige sporen.
- — — — — » » » definitieve sporen.

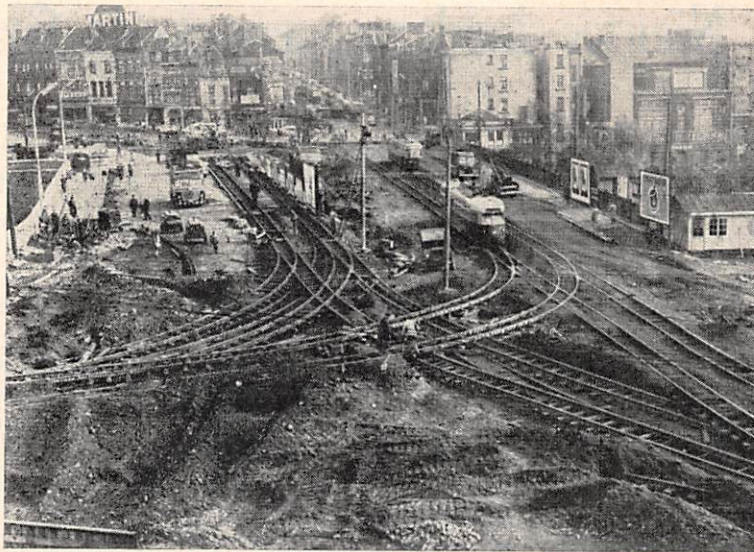
kracht, bewerking die menigmaal moest herhaald worden *zonder dat het tramverkeer mocht onderbroken* worden. Maar op deze brug passeren, per uur, 45 trams in elke richting (waarvan 20 trams met aanhangwagens). Rekening houdend met het verkeer moesten onze diensten de verplaatsing van de sporen uitvoeren in drie fases.

Eerst, zoals wij hoger zegden, werden de sporen tot op het niveau van het wegdek van de nieuwe brug gebracht, door het geleidelijk verhogen van de aan-aarding.

Vervolgens werden de voorlopige sporen en de bochten aangelegd, gedeeltelijk onder de bestaande sporen. Ten slotte moesten de bestaande sporen, die op de voorlopige sporen rustten, uitgebrouwen worden en de verbinding gemaakt met de voorlopige sporen. Dat laatste werk gebeurde in de nacht van 9 op 10 november; de toegewezen tijd was zeer kort, inderdaad de eerste tram verliet reeds om 3 h 45 de stelplaats.

De mannen van W. en W. werkten zonder ophouden, gans de nacht in een aanhoudende regen. Alles werd uitgevoerd volgens het opgestelde plan. Enkele dagen nadien verwijderde de aannemer het wegdek van de oude brug, onze mannen braken de sporen uit en de afbraak van de viaduct kon beginnen.

Anderzijds werd de nieuwe luchtlijn gemonteerd boven de oude; 's nachts had men niets anders meer te doen dan ze te laten zakken en de draden aan het

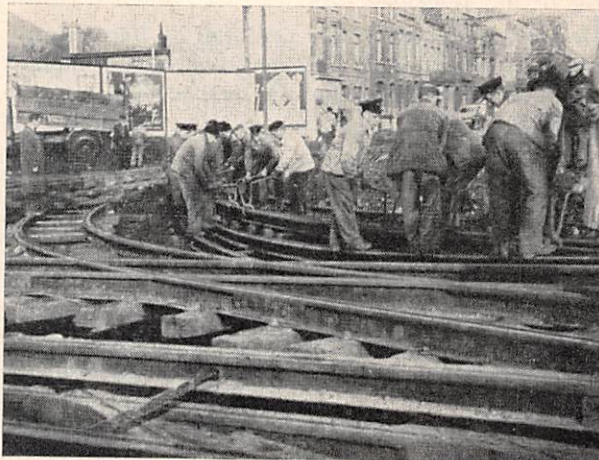
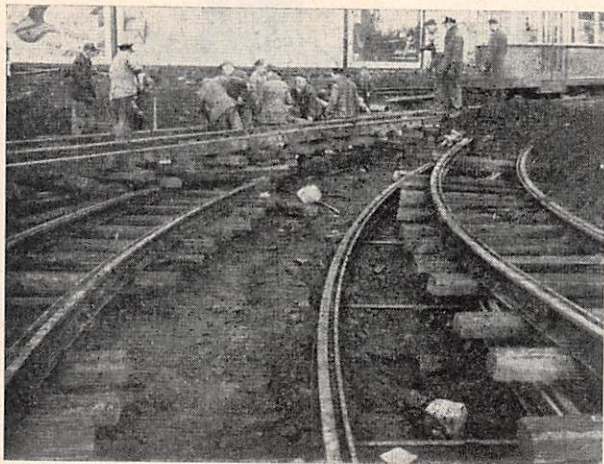


nieuwe tracé te koppelen; dank zij de inspanningen van het personeel van de luchtlijn was alles op het vastgestelde uur klaar.

Het plan toont duidelijk de verschillende fases van het werk. De definitieve sporen zijn aangeduid in groen, de bestaande sporen, die behouden bleven met punten en strepen, de bestaande sporen, die verdwijnen, in zwarte stip-pellijnen en de voorlopige sporen in de volle zwarte lijnen. Na de volledige vol-

tooiing van het kunstwerk zullen de definitieve sporen aangelegd worden. De nieuwe brug heeft een breedte van 40 m met in het midden twee tramsporen.

Wij zullen geen namen vermelden daar allen, die medegewerkt hebben aan dat werk, vanaf de ingenieurs tot de gewone baanwerker, bijgedragen hebben tot de goede naam van de Buurtspoorweden in het algemeen en tot deze van de Dienst Weg en Werken van Henegouwen in het bijzonder.



Dodenherdenking

Zoals elk jaar, op 11 november, heeft de heer Directeur-Generaal, omringd door hoge ambtenaren, in naam van de N.M.V.B., een mooie kroon neergelegd aan het gedenkteken in de hal van het Hoofdbestuur.

Na hem legde de heer Cuvelier, Directeur van de Groep Brabant, vergezeld van de heer Hellebuyck, hoofd-ingenieur en de heer Derycke, een bloementuil neer in naam van de agenten van Kuregem.

Vervolgens was het de beurt aan de afgevaardigden van de Nationale Vriendenkring van Oudstrijders en Weerstanders, de sportkring « Espoir Vicinal » en de kring « Onder Ons » van het Hoofdbestuur om hulde te brengen aan de slachtoffers van de beide oorlogen.

Op 29 november liet de Nationale Vriendenkring van Oudstrijders en Weerstanders een plechtige zielmis opdragen ter nagedachtenis van de agenten oorlogsslachtoffers. Talrijke leden van het personeel hadden er prijs opgesteld deze godsdienstplechtigheid bij te wonen.

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.

Drukkerij GRAPHICA, Brussel

Nieuwe ladderwagens in de Groep Henegouwen

Vijf nieuwe ladderwagens werden ter beschikking gesteld van de Groep Henegouwen en verdeeld onder de stelplaatsen van Charleroi en Anderlues.

Het was hoog tijd dat zij de plaats innamen van deze, die reeds in dienst waren sinds 1938 en sinds 1947. Aan het nieuw materieel werden verscheidene verbeteringen aangebracht.

Alzo laat de schikking van het platform, met een lengte van 4 m., aan het personeel toe aan de luchtlijn te werken terwijl het wegverkeer zo weinig mogelijk gehinderd wordt en zonder de doorgang van de trams te belemmeren; inderdaad op een dubbel spoor is het voldoende het platform in zijn overlangse stand terug te brengen.

Zoals men op de nevenstaande foto ziet laat de oppervlakte gemakkelijk toe met twee personen te werken en is de leuning voldoende hoog. Het op- en neerlaten van de toren is gemakkelijk; inderdaad het hydraulisch hijstoestel wordt niet meer, zoals vroeger, bediend door de motor van het voertuig maar door een pomp, in werking gebracht door een elektrische motor van 4 pk, gevoed door een batterij. De bediening gebeurt van uit de stuurpost, ofwel aan de voet van de ladder ofwel op het platform zelf.

De isolering is bijzonder verzorgd en het is mogelijk de contactdraad te lassen, wat nog gedaan wordt in de Groep Henegouwen, daar er een ruimte voorzien is voor het plaatsen van twee flessen.

Wat vooral door het personeel gewaardeerd wordt, is de klaarheid en de zichtbaarheid in het kleine werkplaatsje, dat een werkbank en schuiven, voor het bergen van het gereedschap, bevat.

Bijzondere aandacht werd eveneens besteed aan de factor « veiligheid ». Het platform kan vanaf de stuurpost bereikt worden zonder een voet op de grond te zetten; dank zij de schuifladder, met

een zeer degelijke isolering, moet men geen krachttoer meer uithalen om op het platform te komen.

De voertuigen konden tijdig in dienst gesteld worden en zodoende gebruikt worden bij de grote werken aan de viaduct te Charleroi. In de Groep Henegouwen, die nog meer dan 450 km elektrische lijnen telt, zal dat nieuw materieel toelaten de herstellingen aan de luchtlijn vlugger uit te voeren en het is te hopen dat eveneens de werkongevallen van de luchtlijn zullen verminderen.



GROEP WEST-VLAANDEREN — UITREIKING VAN ERETEKENS

NATIONALE ORDEN

Promotiewerk van 8-4-1959

KROONORDE

Ridder : De heer DE BOODT J., bureeloverste.

Gouden Palmen : De heer RIDEY S., controleur.

Zilveren Palmen : De heren ASPESLAGH E., keurwerkman; HOEDT E., gesch. werkman; HUYGHE J., gesch. werkman; MERLEVEDE D., gesch. werkman.

Gouden Medaille : De heren BENTIN O., ontvanger; CEULENAERE A., geleider; CORVELEYN C., geleider; DEBYSER A., geleider; PAUWELYN J., ontvanger; POELAERT Ch., geleider; SLEUYTER J., ontvanger; VAN HAECKE A., geleider; WYBO J., geleider; WILLEPUT D., ontvanger.

BURGERLIJKE ERETEKENS

35 JAREN DIENST

Burgerlijk Kruis 2° kl. : MYLLE M., e.a. klerk.

Burgerlijke Medaille 1° kl. : DE KEMPE C., brigadier-DUGARDEIN J., baanwerker; MOYAERT L., gesch. werkman; SPRIET A., ontvanger; STRUBBE J., AB. geleider; VANNECKE D., manoeuvre; VANHOUTTE R., el. geleider; EVERAERT E., nachtwaker; BEHAEGHEL A., AB. geleider; COUTTEAU A., ploegbaas; VANTOMME J., A.B. geleider; BOUCKAERT J., baanwerker; DECROIX D., A.B. geleider; VERBEERST E., baanwerker; ROSSEY H., A.B. geleider; TOURNOY H., gesch. werkman 1° kl.; VYNCKE A., AB. geleider.

25 JAREN DIENST

Burgerlijke Medaille 2° kl. : BLONDEEL A., DE GRANDE J., JACXSSENS J., PYNTE G., VAN DOORNE A., VERKEST A., VAN TOMME G., GELDHOFF M., HALLEMEERSCH G., PAUWELYN J., SLEUYTER J., THOMMAERE C., VANNEDER O., YDOU P.

Leren wij ons net kennen

Dit gebouw is het station van Thuillies, gelegen nabij dat van de N.M.B.S. Wij bevinden ons hier aan het eindpunt van de elektrische lijn 75, Charleroi - Marchienne - Montignies - Gozée - Thuillies (N.M.B.S.). Deze lijn telt 20 secties en het laatste baanvak Aulne (abdij) - Thuillies werd op 20 juni 1937 geëlektrificeerd. Op dezelfde lijn rijden eveneens de tram 73 van Charleroi naar Gozée en de tram 76 van Charleroi naar Montigny-le-Tilleul. Zoals U op de foto bemerkt rijden er te Charleroi motorrijtuigen type S, waarvan het onderste gedeelte van het koetswerk donkerrood geschilderd is, zoals onze autobussen. (Foto Fr. van Dam.)



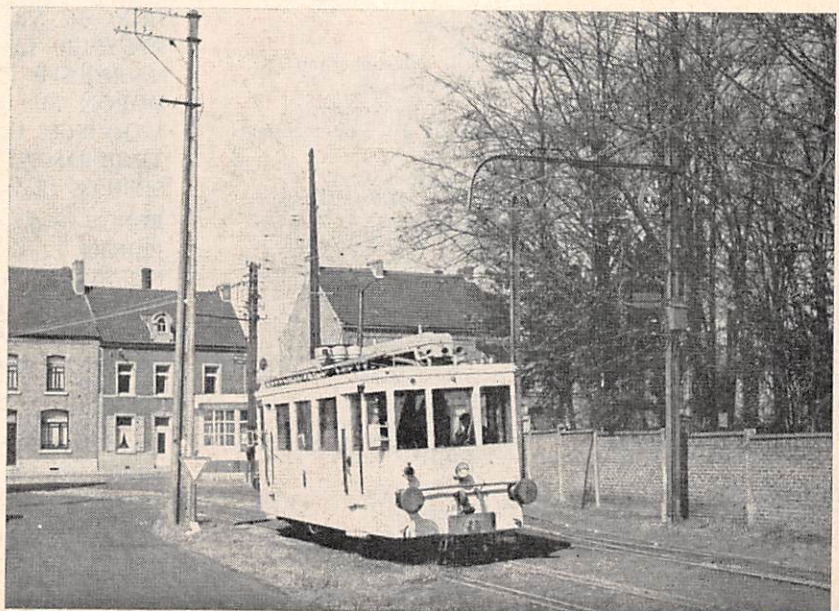
Reeds in de tijd van de « stoom » kende het station van Riemst een grote bedrijvigheid en in het betenzeizoen kon het vergeleken worden met een station van het groot spoor.

Ook met de autobussen is Riemst een belangrijk kruispunt gebleven. Op de voorgrond een bus van de lijn Luik - Bitsingen - Riemst. Vanhier vertrekt eveneens de lijn Riemst - Bilzen - Genk - Waterschei en het station ligt eveneens op het traject van de belangrijke lijn Tongeren - Maaseik (51 km).

Deze foto werd genomen tijdens de minder drukke uren van de namiddag. (Foto Roels.)



Indien wij deze foto zeer aandachtig bekijken zou men er wel kunnen toekomen de juiste plaats aan te duiden daar de elektrische lijnen, met vier rails, en waar nog spoorauto's worden ingezet niet talrijk zijn. Deze A.R.T., met zijn buffers voor wagens van het groot spoor, kan slechts gebruikt worden voor het trekken van goederenwagens. Weet U waar wij ons bevinden? Wel, op het goederenspoor tussen Baudour (N.M.B.S.) en de werkhuizen van Cerabel. Deze foto werd genomen te Baudour (Jonction) op de oude elektrische lijn Bergen - Ghlin - Baudour. (Foto Fr. van Dam.)



ANTWERPEN

De h. EYER Jozef met Mej. VAN GORP Philomena.

BRABANT

De h. VANDERHEYDEN Henri met Mej. BERNARD M.
De h. DESMECHT René met Mej. WUYTENS Yvette.
De h. FIEREMANS R. met Mej. TIMMERMANS Celina.
De h. JACOBS Jean met Mej. POUPE Marguerite.
De h. VAN LAETHEM Maurits met Mej. BELLEMANS M.
De h. DELCORDE Raymond met Mej. HUYGHE Nicole.
De h. D'HOE Frans bij Mej. D'HAESELEER Amandine.
De h. WATTIEZ Robert met Mej. LEDUC M.

LIMBURG

De h. RERREM Roger met Mej. LEGEIN Olga.
De h. GROSEMANS Gaston met Mej. GIJBELS Lutgardis.
De h. VANLOFFELT Gerard met Mej. VERMASSEN A.

OOST-VLAANDEREN

De h. HOLLEBEKE Paul met Mej. MAEBE Mariette.
De h. LENSSSENS Roger met Mej. MOENS Leonie.
De h. DE COCK Fr. met Mej. DE COCK Suzanne.
De h. BLIKI Marcel met Mej. SONCK Mariette.
De h. VERHELST Willy met Mej. DE JONGHE O.

WEST-VLAANDEREN

De h. ALLEMEERSCH Omer met Mej. VERHAEGHE Y.

GEBOORTEN

HOOFDBESTUIUR

BART bij de h. D'HONDT L. (De Pinte).

ANTWERPEN

JOHNY bij de h. DE KEYSER Fr. (Mechelen).
HILDE bij de h. LIBERT H. (Hombeek).
JOSEPH bij de h. DAEMS J. (Oud-Turnhout).
MARIA bij de h. VERHEYEN L. (Turnhout).
WILLEM bij de h. GORRIS J. (Heist-op-den-Berg).
LOUIS bij de h. BARTHOLOMEEUSEN E. (Loenhout).
JAQUELINE bij de h. VAN DE CASTEELE (Merksem).
WILLY bij de h. KLOECK Fr. (Zandvliet).
ANDREA bij de h. DE LOOSE E. (Mechelen).
ANNY bij de h. DE SMET Fr. (Schoten).
FRANK bij de h. BOCKX J. (Oud-Turnhout).

BRABANT

JOELLE bij de h. SAMBRE A. (Tourinnes-St-Lambert).
PHILIPPE bij de h. VAN BELLE N. (St-Gilles).
DOMINIQUE bij de h. CHRISTENS E. (Tienen).
IGNACE bij de h. ROOSENS A. (Oetingen).
JEAN-PIERRE bij de h. JANSSENS P. (Strombeek-Bever).
CHRISTIANE bij de h. VAN DEN BROECK (Koekelberg).
CHRISTIANE bij de h. SMEKENS R. (O.L. Vr. Tielt).
MYRIAM bij de h. VERREIJCKEN F. (Werchter).
MARTINE bij de h. GEERS G. (Huldenberg).
JEAN bij de h. DE SAEGER M. (Schepdaal).
MARINA bij de h. BLOMMAERT J. (Londerzeel).
MARTINE bij de h. KUYSS R. (Ukkel).
IMELDA bij de h. VERHEYDEN E. (Overijse).
LYDIA bij de h. COOMANS Ch. (Overijse).
ERIC bij de h. DE BECKER J. (Maleizen-Overijse).
MARTINE bij de h. DE BONTRIDDER J. (St.-P.-Leeuw).
JEAN-CLAUDE bij de h. TREE J. (Vilvoorde).
MARINA bij de h. PLETINCKX Fr. (Gooik).
CLAUDINE bij de h. NILS J. (Ittre).

LIMBURG

DANNY bij de h. FEYTONS S. (Hasselt).
EDDY bij de h. DUPAE G. (Engelmanshoven).
DOMINIQUE bij de h. HELINGS Ch. (Peer).
LUC bij de h. VERHAEG J. (Genk).
CARINA bij de h. SCHREURS J. (Hoeselt).
IRENE bij de h. VINCKEN H. (Lanaken).
PHILIPPE bij de h. GORREUX Fr. (Aalst - Limburg).
SUZANNA bij de h. PEETERS H. (Maaseik).

OOST-VLAANDEREN

ANNE bij de h. VAN CLEEMPUT J. (Destelbergen).
DIRK bij de h. VANDERGUCHT M. (Herzele).
RITA bij de h. RAEMDONCK L. (St. Amandsberg).
JEAN-P. bij de h. VAN POTTTELBERGE J. (Destelbergen).
FRANKY bij de h. NEIRYNCK L. (Gent).
WALTER bij de h. VERVAET O. (Oostakker).
CHRISTINE bij de h. PUTMAN B. (St. Amandsberg).
PATRICK bij de h. VERRAET B. (Kalken).
MARLEEN bij de h. MEULEBROECK P. (Boekhoute).
MARC bij de h. VANDECASTEELE A. (Herzele).
MARIE-CLAIRE bij de h. DECLERCQ P. (Hamme).
FRANK bij de h. DE WILDE J. (St. Niklaas).
CLAUDINE bij de h. CLAEYS R. (Deurle).
CARINE bij de h. VANDEVELDE R. (Zwijnaarde).
FRANK bij de h. SOETAERT A. (Oostakker).
DIRK bij de h. VAN CAUTEM M. (Knokke).

WEST-VLAANDEREN

MARTINE bij de h. DE RYCKE Fr. (Brugge).
DIRK bij de h. COOPMAN G. (Wingene).
KATRIEN bij de h. VAN OOTEGHEM R. (Zeebrugge).

Oprustgestelde Agenten in de Groepen

Maanden sept.-oktober 1959 Dienstj. Groep

MASTBOOMS E., bewegingsov. 1 ^e kl.	46	Antwerpen
MAES J., A.R. voerder	40	»
SOMERS J., machinist	36	»
DE SWERTS J., ontvanger	34	»
LAUWERS J., gesch. werkmán 1 ^e kl.	27	»
OP DE BEECK J., baanwerker	24	»
VAN VOLSEM C., A.R. geleider	40	Oost-Vlaand.
CONINGS P., klerk 2 ^e kl.	37	»
ROELANDS A., baanwerker	33	»
DE KEYZER J., el. geleider	32	»
SCHOLLAERT E., remmer	28	»
BROODCOOREN K., baanwerker	25	»
HUYGHE V., el. geleider	40	West-Vlaand.
PYLYSER L., hulpklerk	39	»
VANHESTE Ch., el. geleider	37	»
DUPON M., ontvanger	31	»
VERVISCH H., ontvanger	31	»
TUBIERMONT L., ontvanger	31	Henegouwen
SEBILLE R., baanwerker	11	»
BENAETS J., geschoold werkmán	39	Luik
PEROO J., geschoold werkmán	17	»
GUSTIN A., geschoold werkmán 1 ^e kl.	14	»
VIERSET C., stelplaatsoverste 1 ^e kl.	38	Namen-Lux.
SEGERS F., brigadier	52	Brabant
DE VROEDE G., manoeuvre	47	»
CRABBE T., A.R. geleider	38	»
RENIERS D., machinist	35	»
VAN BONDT V., el. geleider	34	»
VERCOUILLE P., half-gesch. werk.	33	»
VIDTS L., el. geleider	30	»
HUYGH B., ontvanger	16	»



MOOIE LOOPBANEN

Audry Albert,

geboren op 9 juni 1894, begon op 1 januari 1924 als overste van W.W. in de Beide Vlaanderen. Hij werd dienst-overste 1^e klas benoemd in 1927. Hij heeft dus zowel de stoomtram als het elektrische motorrijtuig gekend. Door zijn werk was hij bestendig in contact met het personeel van gans dat net waar hij niets dan vrienden telde.

Een
wedervaren
van



Controleur SPEURNEUS

SPEURNEUS : Onlangs las ik een lang dagbladartikel, dat handelde over de klacht van een moeder...

ONTVANGER : ...indien het over kinderen gaat moet hun ouderdom goed nagegaan worden.

Sp : Juist, de journalist, die het onderzoek deed, heeft ongelukkig de zaken door mekaar gemengd zodat het geval nog ingewikkelder werd; er is immers een verschil tussen kinderen van minder dan VIER jaar en kinderen van VIER tot TIEN jaar.

O. : Gebeurde het soms in een stads-autobus ?

Sp : Ja, een dame, vergezeld van drie kinderen onder de VIER jaar...

O : Wij geloven haar op haar woord...

Sp : ...stapt op de autobus en betaalt slechts haar plaats, hetzij de minimumprijs van 4 fr.; de bestuurder-ontvanger eist een vervoerprijs voor de kinderen.

Ik ben niet zeker maar ik veronderstel dat hij de betaling van een tweede reiskaart vroeg, zich steunend op par. 2 van art. 6 van de « Algemene Bepalingen voor het vervoer », die zegt : « Twee kinderen van 10 jaar of jonger, die samen reizen, worden vervoerd met een enkel gewoon plaatsbewijs, zelfs indien de prijs van dit plaatsbewijs de minimumprijs is ».

O. : De dame weigerde te betalen ?

Sp. : Aanvankelijk wel. Om kort te zijn. De bestuurder weigert te vertrekken — protest van de reizigers — de dame, zeer verveeld, betaalt maar...

O. : Er is een maar ?

Sp. : Zeker, zij gaf zich niet gewonnen en ging onze stationschef opzoeken, die niet anders kon dan de houding van zijn agent goedkeuren. Een journalist, op de hoogte gesteld van het geval, telefoneerde naar de Gewestelijke Directie waar men hem antwoordde : « Kinderen van minder dan 4 jaar reizen kosteloos indien zij geen **afzonderlijke plaats innemen** ».

O. : Natuurlijk !

Sp. : Het is spijtig dat de journalist in zijn relaas van de feiten geen rekening gehouden heeft met deze beperking en dat aldus zijn tekst verkeerd kon geïnterpreteerd worden.

In onderhavig geval, van deze moeder, vergezeld van haar drie kinderen, zit de zaak zo : De moeder, die een kind op de schoot neemt betaalt een reiskaart voor haar; de twee andere kinderen worden verondersteld een afzonderlijke plaats in te nemen, zij betalen voor hun beiden één reiskaart (minimum 4 F). Dus elk kind geniet een vermindering van 50 %. Het begrip van **vrij vervoer**, voor een kind van minder dan vier jaar, kan slechts toegepast worden indien het geen afzonderlijke plaats inneemt. Alzo zullen, indien morgen deze dame in gezelschap van haar man en haar zuster, die elk een kind van minder dan vier jaar op de arm nemen, deze kinderen gratis reizen.



Benaets J.

Trad in dienst op 22 juni 1914. Hij eindigde zijn loopbaan als geschoold werkman in de stelplaats van Borgworm.



Van Volsem C.

Begon als stoker op 1 juni 1913 in de Beide Vlaanderen. Machinist benoemd in 1919 werd hij A. R.-geleider in 1935. Sinds 1951 bestuurde hij elektrische motorrijtuigen.



Somers J.

Te Oostmalle begonnen als stoker, op 12 juli 1917, werd hij spoedig machinist, ambt dat hij bleef uitoefenen tot bij zijn opruststelling.



Segers F.

Wij wijdden reeds een artikel aan hem in 1957. Hij trad in dienst op 10 januari 1907 en eindigde zijn loopbaan als brigadier in het werkhuis te Kuregem na 52 jaren dienst.



De Porre M.

Hij werd aangenomen op 17 november 1911. Van de stoom ging hij over naar de spoorauto.



Ceulemans D.

Begon bij de Buurtspoorwegen te Heist-op-den-Berg, als baanwerker. Gedurende 40 j. bleef hij in dienst van de Maatschappij.



Mastbooms E.

Trad in dienst te Antwerpen in 1910. Hoofdontvanger benoemd in 1923 werd hij controleur in 1926. Hij eindigde zijn loopbaan als bewegingsoverste 1^e klasse.



Maes J.

Op 5 maart 1913 trad hij in dienst te Turnhout, als stoker. Werd nadien machinist en vervolgens A.R.-geleider.



Taelmans L.

Hij begon zijn loopbaan te Leerbeek op 15 december 1912, als machinist. Gedurende 47 jaren was hij werkzaam bij de Maatschappij.



Vanheste C.

In dienst getreden op 20 juni 1931 op de lijnen van de kust. Gedurende zijn loopbaan was hij geleider van elektrische motorrijtuigen.



Renders F.

Begon op 12 juli 1920 te Kuregem, als ontvanger. Hij ging nadien over naar de schilderwerkplaats waar hij zijn loopbaan eindigde.



Salmon E.

Trad als machinist in dienst te Borgworm op 28 juli 1912.

De buurtspoorweglijnen naar de grenzen

(Vervolg)

DOLHAIN - MEMBACH - EUPEN.

Het dossier voor de vergunningsaanvraag voor de lijn Dolhain - Goé (Béthane) werd op 29 december 1888 overgemaakt aan de regering. De vergunning werd toegestaan op 18 mei 1889 en nog hetzelfde jaar, op 27 november, had de aanbesteding van de werken plaats.

Wanneer op 24 oktober 1890 werd overgegaan tot de openbare aanbesteding van de exploitatie werd geen enkele inschrijving genoteerd zodat de Maatschappij besloot zelf de lijn te exploiteren.

De opening van het baanvak greep plaats op 4 juli 1891.

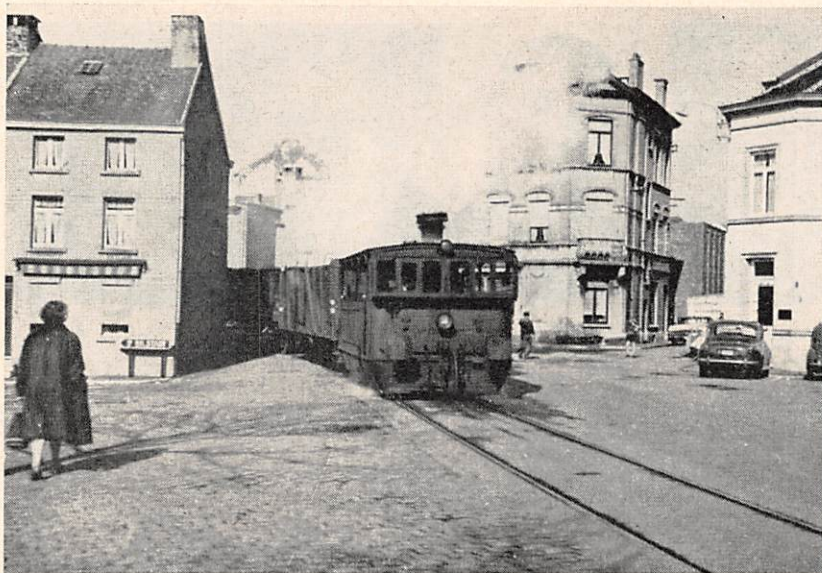
Op 24 april 1893 werd de vergunningsaanvraag ingediend voor de verlenging van de lijn tot aan de Duitse grens. Zij werd echter geweigerd en ook de Bestendige Deputatie gaf een ongunstig advies. Het gemeentebestuur van Membach weigerde echter haar inschrijving te handhaven indien de lijn niet werd doorgetrokken tot aan de grens, derwijze dat zij aansluiting gaf met een lijn, op Duits grondgebied, naar Eupen.

Op 22 juni 1894 berichtte het Ministerie dat zij de vergunning zou toestaan voor de verlenging tot op 100 m van de Duitse grens. Deze vergunning werd verleend door K.B. van 14 juli 1895. Hetzelfde jaar waren ook alle formaliteiten vervuld voor het aanvragen van de vergunning van het baanvak op Duits grondgebied tot Eupen. In 1896 werd de vergunning verleend voor het doortrekken van de lijn tot aan de Duitse grens (100 m).

De opening van het baanvak Goé (Béthane) - Membach (grens) had

plaats in drie fases : 1 mei, 2 september en 1 oktober 1896 en gans de lijn werd geëxploiteerd door de S.A. des

Deze lijn, die tijdens de eerste wereldoorlog was opgebroken, werd in 1919 opnieuw in gebruik genomen. Op



Een goederentrein in de straten van Dolhain.

Railways économiques de Liège - Seraing et Extensions.

De lijn Membach - Eupen werd door de Duitse overheid vergund aan de « Eupener Kleinbahn Gesellschaft », die de exploitatie ervan verpachtte aan de Nationale Maatschappij, door overeenkomst van 23 augustus 1896.

Bij een nieuwe uitschrijving van de exploitatie, op 29 oktober 1902, werd deze toevertrouwd aan de « S.A. Liégeoise de Chemins de Fer Vicinaux de Chimay, Couvin et extensions ».

het ogenblik, wordt de lijn nog slechts gebruikt voor goederenvervoer tussen Dolhain en Goé.

BOUILLON- PUSSEMANGE-NOUZON CORBION-SEDAN

De inoverwegingneming van het baanvak Bouillon - Corbion (grens) werd bekomen op 8 december 1890 en aanstonds werden onderhandelingen aangeknoopt met de Franse autoriteiten voor het verlengen van de lijn van de grens tot Sedan. De eerste resultaten waren niet gunstig zodat tijdelijk van het project werd afgezien.

In 1899 verleende de Franse overheid echter de toelating tot het aanleggen van een baanvak, met een spoorbreedte van 1 m., dat aan de Belgische grens zou eindigen in de omgeving van Corbion.

De vergunningsaanvraag voor het baanvak Bouillon - Corbion (grens) werd aangevraagd op 7 januari 1904 en nog hetzelfde jaar toegestaan.

Op 15 mei 1906 werd met de werken begonnen op Belgisch grondgebied en ook werd een aanvang gemaakt tussen Sedan en Olly (Frankrijk). De opening van het baanvak Bouillon - Corbion (grens) had plaats op 31 oktober 1907.

In 1906 waren de kapitalen ingeschreven voor het baanvak Corbion - Pussemange (grens) en werd begonnen met de studie van het traject, dat



Gare de CORBION - Inauguration du Chemin de fer de Sedan à Bouillon

Corbion. — Inwijding van de lijn Bouillon-Sedan.

over een grote afstand over Frans grondgebied zou lopen, en waarvoor een vergunning diende aangevraagd aan de Franse Regering.

De opening van deze sectie, die te Pussemange in verbinding stond met de buurtlijn naar Nouzon, had plaats op 24 juli 1910.

Gans de lijn Bouillon - Corbion - Pussemange werd geëxploiteerd door de « S.A. Chemin de fer vicinal Saint-Hubert - Bouillon et extensions ». Het reizigersvervoer werd gestaakt op 16 juli 1955.

GEDINNE - VRESSE - BOHAN - MONTHERME.

De vergunning van de lijn Gedinne - Vresse - Bohan, met aftakking van Vresse naar Alle, aangevraagd in 1906, werd toegestaan op 26 september 1907.

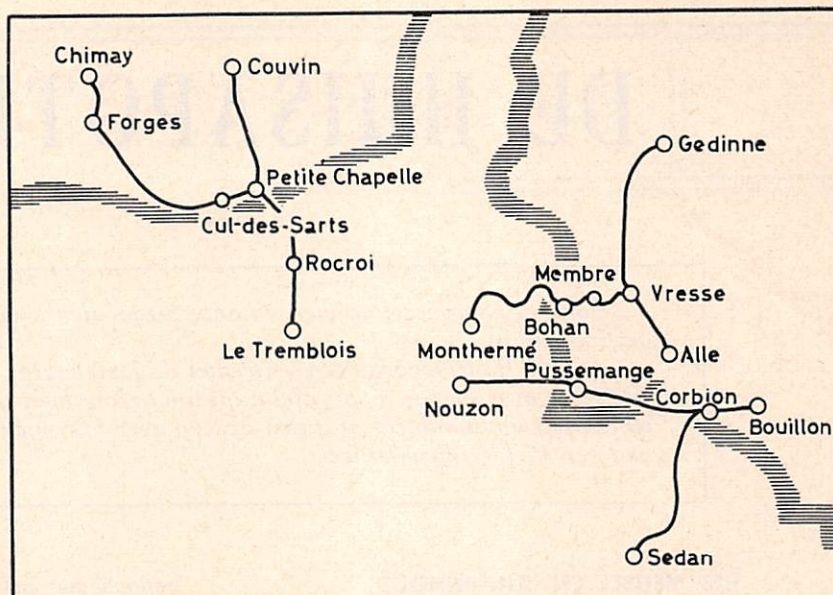
Aanstands werd een aanvang gemaakt met de werken, die geleidelijk werden uitgevoerd om de aanvoer van materialen voor de bouw van kunstwerken te vergemakkelijken.

Bij de openbare aanbesteding van de exploitatie werden de voordeligste aanbiedingen gedaan door de « S.A. pour l'exploitation des chemins de fer régionaux en Belgique ». Deze maatschappij, aan wie de exploitatie werd toevertrouwd, stond haar rechten en plichten af aan de « S.A. des chemins de fer vicinaux de la Semois ».

De baanvakken Gedinne - Vresse en Vresse - Membre werden op 16 juni 1913, respectievelijk 28 juli 1913 geopend.

De aftakking van Vresse naar Alle werd op 27 juli 1914 in exploitatie genomen.

Het baanvak Membre - Vresse - Alle werd in 1918 opgebroken doch in 1921 opnieuw aangelegd.



Het laatste gedeelte van deze lijn, Membre - Bohan (grens), werd slechts op 17 oktober 1938 in dienst genomen.

Te Bohan (Sorendal) stond de buurtlijn in verbinding met de Franse lijn Monthermé - Sorendal, geëxploiteerd door de « Régie départementale des Chemins de fer à voie étroite ». De reizigers stapten er over op de rijtuigen van de N.M.V.B.

De grensverbinding werd afgeschaft gedurende de laatste oorlog en sinds 14 mei 1950 werd de spoorauto, op de lijn Gedinne - Bohan, vervangen door de autobus.

COUVIN - PETITE-CHAPELLE - ROCROI CHIMAY

Op 10 september 1898 werd de vergunning toegestaan voor het baanvak Couvin - Bruly. Het jaar nadien werd besloten de lijn door te trekken tot

Petite-Chapelle (grens) waar deze zou samenkomen met de Franse lijn Tremblois - Rocroi, die eveneens zou verlengd worden van in laatste genoemde stad tot aan de grens. Er werd tevens voorgesteld tussen Couvin en Petite-Chapelle (station) drie rails aan te leggen, met een dubbele spoorbreedte van 1 m en 0,80 m. Deze regeling zou toelaten dat het Frans materieel kon doorrijden tot Couvin. Later werd evenwel door de Franse overheid besloten de spoorbreedte van het baanvak Tremblois-Rocroi - Petite-Chapelle op 1 m te brengen.

Op 28 januari 1903 werden de werken aanbesteed en enkele maanden vroeger was reeds overgegaan tot de aanbesteding van de exploitatie, die toegestaan werd aan de « S.A. liégéoise des chemins de fer vicinaux de Chimay - Couvin et extensions ».

De vergunning voor het baanvak Chimay - Cul-des-Sarts werd verleend op 16 januari 1899 en nog hetzelfde jaar werden stappen aangewend om de verlenging van de lijn te bekomen tot Petite-Chapelle, waar zij aansluiting zou geven met de lijn komende van Couvin.

Reeds het volgend jaar werd een aanvang gemaakt met de werken op het vergunde baanvak en op 2 februari 1903 verleende het Ministerie de vergunning voor het baanvak Cul-des-Sarts - Petite-Chapelle en voor een aftakking naar Cul-des-Sarts (dorp).

In 1903 had de opening plaats van het baanvak Chimay - Cul-des-Sarts en in 1904 van de baanvakken Couvin - Petite-Chapelle en Cul-des-Sarts - Petite-Chapelle en op 17 december 1905 werd het laatste baanvak Petite-Chapelle - grens in gebruik genomen.

Gans het lijnencomplex werd geëxploiteerd door bovenvermelde maatschappij.

(Wordt voortgezet.)



Een Franse tram doorkruist Rocroi.

DE HUISAPOTHEEK

Rond de jaarwisseling wensen onze lezers zich wederzijds een « goede gezondheid ».

« Onze Buurtspoorwegen » zal niet de laatste zijn om U gelijkaardige wensen aan te bieden maar, opdat gij uw gezondheid gaaf zoudt bewaren, willen wij uw aandacht vestigen op een zeer belangrijk punt t.w. het nut van een kleine huisapothek.

HET MEUBEL EN ZIJN INHOUD.

Zorgt er voor dat het meubeltje twee afdelingen heeft : een afdeling bestemd voor de produkten voor uitwendig gebruik en een voor de produkten voor inwendig gebruik.

Het meubel moet niet noodzakelijk kunnen gesloten worden doch **het is absoluut wenselijk het buiten het bereik van kinderen te plaatsen.**

GENEESMIDDELEN VOOR UITWENDIG GEBRUIK.

Het zijn produkten, die niet mogen ingenomen worden en die bestemd zijn voor lokale behandeling, zoals ontsmettingsmiddelen, pommades, zalf en druppels voor ontsmetting.

In hetzelfde vak plaats men : verbandmiddelen, watten, windels, veiligheidsspelden, flanellen of linnen banden voor compressen, ondoordringbare weefsels, enz.

Daar plaatsen wij ook de thermometer. Wat het nemen van de temperatuur betreft, herinneren wij er aan dat de temperatuur, genomen in de mond, steeds 3/10 à 4/10 graad hoger is dan deze genomen in de okselholte.

GENEESMIDDELEN VOOR INWENDIG GEBRUIK.

Hieronder worden verstaan de geneesmiddelen, die moeten ingenomen worden onder de vorm van pillen, cachetten, poeders, siropen en drankjes. Elke familie geeft zijn voorkeur aan bepaalde produkten, die genomen worden in geval van verkoudheid, hoofdpijn, buikpijn, buikloop en reumatische pijnen. Bij deze geneesmiddelen voegen zich deze voorgeschreven door de behandelende geneesheer voor een geregeld gebruik.

**

Neemt de gewoonte aan indien U een geneesmiddel, voorgeschreven door de geneesheer, gaat halen, op de doos of op de fles de naam van de zieke te schrijven en de aard van de aandoening (Jan-keelontsteking). Indien het geneesmiddel doeltreffend is geweest, werpt dan de verpakking niet weg want dank zij het inschrijvingsnummer van het recept kunt U het vernieuwen bij uw apotheker.

Bewaart niet nutteloos de resten van geneesmiddelen, zij lopen gevaar te bederven en onbruikbaar te worden. Dat is vooral waar voor drankjes en siropen, die vrij vlug beschimmelen en waarvan men zich best ontmakkt zodra de zieke volledig hersteld is.

Legt evenmin een voorraad geneesmiddelen aan : voortdurend wordt er vooruitgang gemaakt op gebied van ziektebehandeling. Talrijke geneesmiddelen worden hierdoor minderwaardig omdat zij vervangen worden door betere en meer doeltreffende.

SPEELT ZELF GEEN DOKTER !

Er zijn op het ogenblik talrijke geneesmiddelen, waarvan velen denken dat zij het gebruik kennen en bekwaam zijn ze te doseren aan zichzelf en aan hun huisgenoten ; maar meestal zijn deze personen, die goede

bedoelingen hebben, onwetend in hoever zij vergiftig zijn.

Alzo is het verbazend te zien met welk gemak sommige personen beslissen « sulfamides » te nemen of te laten nemen zonder het advies van de dokter, die alleen de algemene gebruikswijze, de dosis en de wijze van toediening kan bepalen en de zieke tijdens zijn behandeling kan volgen.



Een ander voorbeeld van mogelijke vergiftiging, door geneesmiddelen, is het overtollig gebruik door de zieken van geneesmiddelen van de soort « barbituriques » zoals gardenal, veronal, luminal, enz.

Zoals men weet kan de dood veroorzaakt worden door het verkeerd gebruik maar ook kunnen verschillende stoornissen voortspruiten uit een slecht geleid gebruik van de geneesmiddelen.

Hetzelfde doet zich voor met de geneesmiddelen op basis van hormonen waarvan het misbruik of het ongecontroleerd gebruik gevaaren kan opleveren ; er dient ook gewezen op de minder erge gevaaren voortspruitend van hypervitaminose, namelijk van de vitaminen D, die het meest gewaardeerd worden door het publiek.

Als slot wijzen wij erop dat de geneesheer door zijn bijzondere studies en zijn ondervinding de aangewezen persoon is en dat het recept, dat hij voorschrijft, niet gericht is tot de ziekten maar tot de zieken.

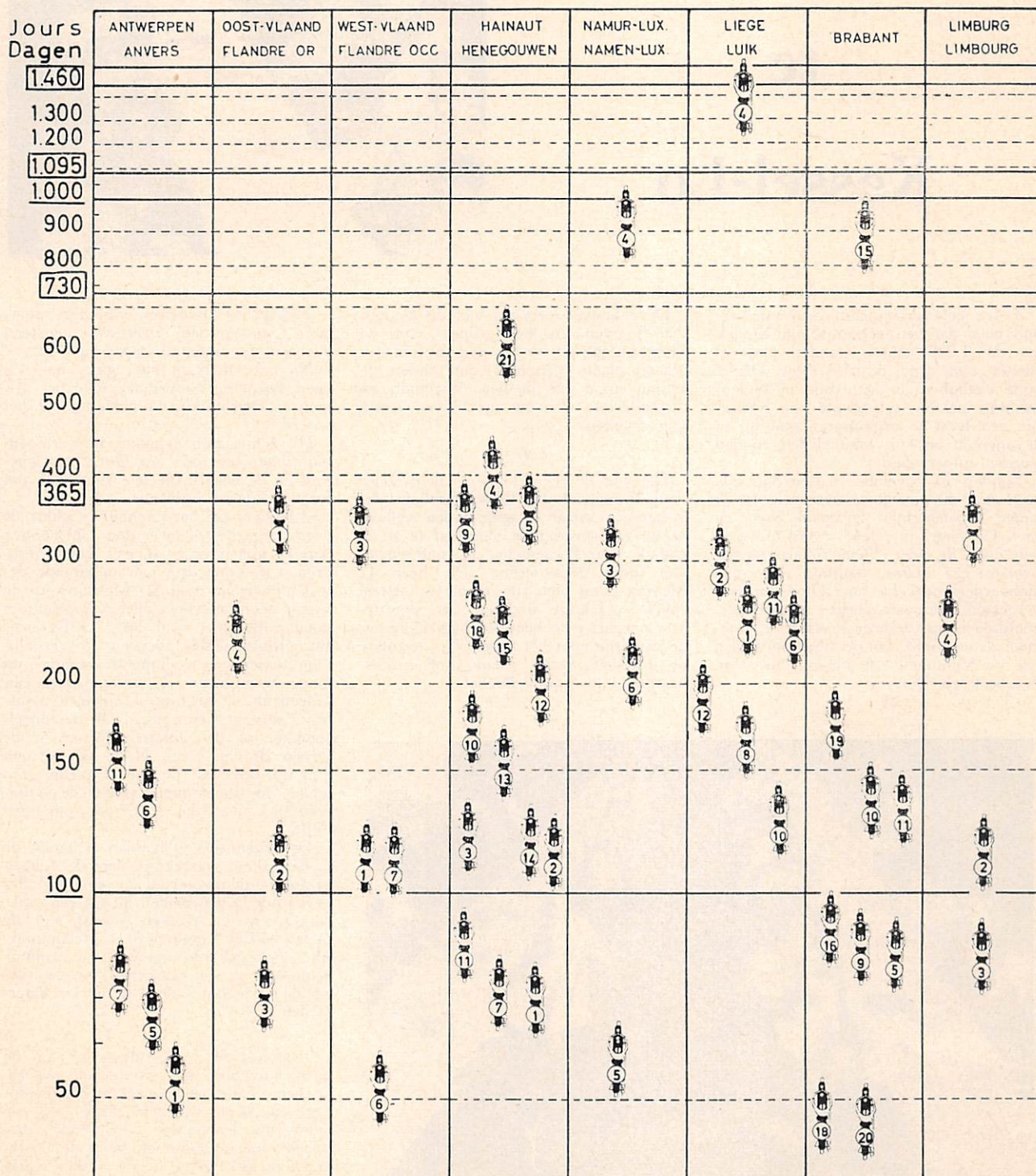
DE VEILIGHEIDSWEDSTRIJD

STAND VAN DE PLOEGEN OP 31 OKTOBER 1959.

In vergelijking met de vorige tabel is de toestand van Antwerpen niet schitterend. De ploegen nr 12 en nr 10 moeten terug aan de startlijn beginnen. Oost-Vlaanderen en Limburg houden stand en hebben elk een vierde ploeg

in lijn. West-Vlaanderen zag eveneens zijn kopploeg verdwijnen. In Brabant liepen tien ploegen een ongeval met werkverlet op. Het is veel op twee maand.

Wij hopen dat al deze motorrijders nog in lijn zijn bij de stand op 31 december en dat zij intussen vervoegd werden door veel van de thans ontbrekende ploegen.



Het feest der 1000 dagen zonder ongeval te Kessel-Lo



Zodra het verheugend nieuws bevestigd was, dat het werkhuis van Kessel-Lo de 1.000 dagen zonder ongeval bereikt had, trad de Algemene Dienst voor Veiligheid in actie om, in samenwerking met het sub-comité van Kessel-Lo, een feest te organiseren waarop al de agenten en hun familieleden zouden worden uitgenodigd.

Zondag 15 november waren dan ook meer dan 300 agenten verzameld in de mooie gemeentelijke feestzaal waar de heer Cuvelier, directeur, werd ontvangen door de heer Timmermans, dienstoverste 1^{ste} klasse, omringd door zijn meesterpersoneel. De heer Directeur was vergezeld van de heer Verschaeve, hoofdingenieur, de heer Peerts, e.a. ingenieur-diensthooft, en de afgevaardigden van de Veiligheid, de heren Plas, Van Asbroeck en Deweer.

De zaal was versierd met de kleuren van Leuven en het wapen van de Maatschappij en op het podium had een orkest plaats genomen dat onder de leiding stond van de heer Roelandts en samengesteld was uit agenten en zonen van agenten.

**

Het was de heer D'Haen, Diensthooft voor Veiligheid van Groep Brabant, die in gepaste termen de genodigden welkom heette om spoedig de micro af te staan aan de heer Beesemans, de conferencier van deze feestviering. De heer L. Meyers zong met zijn mooie tenorstem enkele prachtige liederen en operette-aria's waarna de heer Roelandts, junior, de moderne noot liet horen. Hij vertolkte op klarinet *Petite Fleur*, het succesnummer van Sidney Bechet.

Tijdens de uitvoering van deze nummers verzekerden veertien diensters, dochters van agenten, de dienst.

Na dat muzikaal intermezzo nam de heer Bergerhoff, Adjunct van het Algemeen Diensthooft voor Veiligheid, het woord.

Hij achtte zich gelukkig als vertegenwoordiger van de heer Directeur-Generaal en de heer Inspecteur-Generaal, dat feest te kunnen bijwonen.

« U hebt op het ogenblik » aldus de heer Bergerhoff « meer dan 1.000 dagen bereikt zonder ongeval, met 8.000 werken, t.w. bijna drie jaar gedurende de welke niemand van U, Mevrouwen, de vraag heeft moeten stellen: « Waarom komt vader niet naar huis? » De heer Bergerhoff maakte eveneens de vergelijking tussen een veiligheids campagne op lange termijn en de creatie van een toneelstuk. « In toneelkringen » zegde hij « spreekt men zelden van de toneelschikker of de regisseur. Maar in de Groep Brabant bezit U, in de persoon van uw directeur de heer Cuvelier, een leider, die doordrongen is van de veiligheidszin, maar die achter de schermen blijft. »

De organisatoren hadden zich ook de medewerking verzekerd van de toneelkring, die de opvoering van drie sketches verzorgde. Zij groeiden uit tot een waar succes en wij denken vooral aan de laatste « Een familietwist ». Het natuurlijk spel van de acteurs, de sappige replieken en de slotsène van de versmide « stoemp » deed de zaal schaterlachen.

**

Tussen twee opvoeringen in nam de heer Cuvelier het woord en wenste de heer Timmermans, het meesterpersoneel en al de agenten geluk voor de geleverde inspanning gedurende drie opeenvolgende jaren en voor de uitstekende geest, die er heerst in het werkhuis van Kessel-Lo en hoopte het beste voor de toekomst.



De heer D'Haen, specialist op het gebied van cinema, zorgde voor een korte filmvoorstelling en bracht, tot jolijt van groot en klein, de avonturen van Donald Duck op het scherm.

De uitdeling van de geschenken bevredigde allen; de dames werden bedacht met een mooie zijden halsdoek, terwijl de mannen een lederen brieven-tas ontvingen. Ook de kinderen werden niet vergeten, hen werd chocolade en Coca-Cola aangeboden. Wijn en sandwiches werden intussen uitgedeeld door

de onvermoeibare diensters.

Na deze uitdeling richtte de heer Van Mellaert, afgevaardigde van het personeel zich tot de aanwezigen. « Deze gebeurtenis » aldus de spreker « is werkelijk het viereen waard want het is een bewijs dat er tijdens deze duizend dagen geen enkele van de honderd en zeven tewerkgestelde agenten door een werkongeval getroffen werd. Laten wij hopen dat zulks mag blijven voortduren en dat wij gespaard mogen blijven van de werkongevallen, die slechts dood en vermindering met zich brengen. Deze 1.000 dagen

zonder ongeval bewijzen echter ook dat, op gebied van veiligheid en gezondheid, de werkvoorwaarden, waarin wij heden werken, fel verbeterd zijn voor de arbeiders van de Buurtspoorwegen. »

**

Hiermede was het officiële gedeelte van het feest ten einde. Het orkest speelde nog een potpourri van gekende wijsjes en intussen nam de heer Cuvelier en de afgevaardigden van de Veiligheid afscheid van de heer Timmermans.

TE ANDENNE-SEILLES

Op 11 oktober jl. werd er feest gevierd door de agenten van het werkhuis van Andenne-Seilles, gelegen op

de beide Maasoeveren tussen Namen en Hoei. Er was reden toe want ook zij hadden « 1.000 dagen zonder ongeval »



bereikt.

Aan de eretafel hadden plaats genomen; de heer Dulieu, Directeur, de heer Royen, hoofdinspecteur evenals de heer Borgerhoff, hoofdinspecteur, en verder afgevaardigden van de Algemene Dienst voor Veiligheid en van de Dienst voor Veiligheid van de Groep Namen-Luxemburg.

De heer Botz, Diensthoofd voor Veiligheid, nam eerst het woord en wees er op dat het veiligheidsprobleem in werkelijkheid een levenswijze is. Hij legde vooral de nadruk op het aandeel van de echtgenote in de veiligheidsactie.

Na het vieruurtje, dat opgekluisd werd door een plaatselijk orkest, richtte de heer Borgerhoff zich tot de feestelingen en nam deze gelegenheid te baat om hulde te brengen aan de veiligheidszin van de heer Dulieu.

In zijn toespraak herinnerde de heer Dulieu niet alleen aan de prestaties geleverd op het gebied van de veiligheid maar ook aan het werk van de agenten van Andenne, dat ten zeerste gewaardeerd wordt in de andere Groepen.

Als laatste besteeg de heer Libion het podium en dankte allen die bijgedragen hadden tot het bekomen resultaat.

Wij zijn allen schuldig

Hebt ge u wel eens afgevraagd of ge niet de verantwoordelijke, onvrijwillig heel zeker, zijt van een arbeidsongeval overkomen aan een van uw werkmakers?

Velen onder u voelen hun geweten in orde. En nochtans. Leest wat volgt en ge zult overtuigd zijn.

Charles C., elektriker, moet een lichtpunt plaatsen in een spoorrijtuig. Om in het rijtuig te komen stapt hij op de voettrede die met vet bemorst is; hij slijpt en vermijdt een val door zich vast te klampen aan een deurstaaf; deze hevige inspanning veroorzaakt een kwetsuur aan de schouder en een werkonbekwaamheid van veertig dagen.

Wie heeft het vet laten vallen en het niet overdekt met zaagsel of zand? Deze onbekende is SCHULDIG.

Georges M. is schrijver; zijn werk bestaat in het plaatsen van de plafonds in de rijtuigen. Om zijn werk uit

te voeren krom hij op een stelling bestaande uit drie houten planken geklemd in het geraamte van het rijtuig. Bij het bewegen over zulk een smal oppervlak, verliest hij het evenwicht, valt en ontwricht zich de enkel. Dit ongeval bracht hem acht dagen werkonbekwaamheid.

Bij de aanvang van de bestelling der rijtuigen waren er planken in voldoende aantal. Waar zijn ze nu? Een onbekende is SCHULDIG.

Het is waarlijk betreurenswaardig te moeten vaststellen met welke lichtzinnigheid sommige werklieden de voorwerpen, die moeten dienen voor de veiligheid van allen, verplaatsen of zich toe-eigenen.

Voor niets ter wereld zoudt ge vrijwillig uw werkmakers kwetsen.

Waarom het onvrijwillig doen door onbedachtzaamheid, gebrek aan orde, nalatigheid en onoplettendheid.

DE VEILIGHEID IS HET WERK VAN ALLEN.

(Uit: *Ons Bedrijf*.)



*Aan de 8.500 agenten in dienst en hun familie
Aan de 3.300 oprustgestelden en hun familie
Aan al zijn vrienden in België en in het buitenland*

wenst

Onze Buurtspoorwegen

een Zalig Kerstmis en een Gelukkig Nieuwjaar