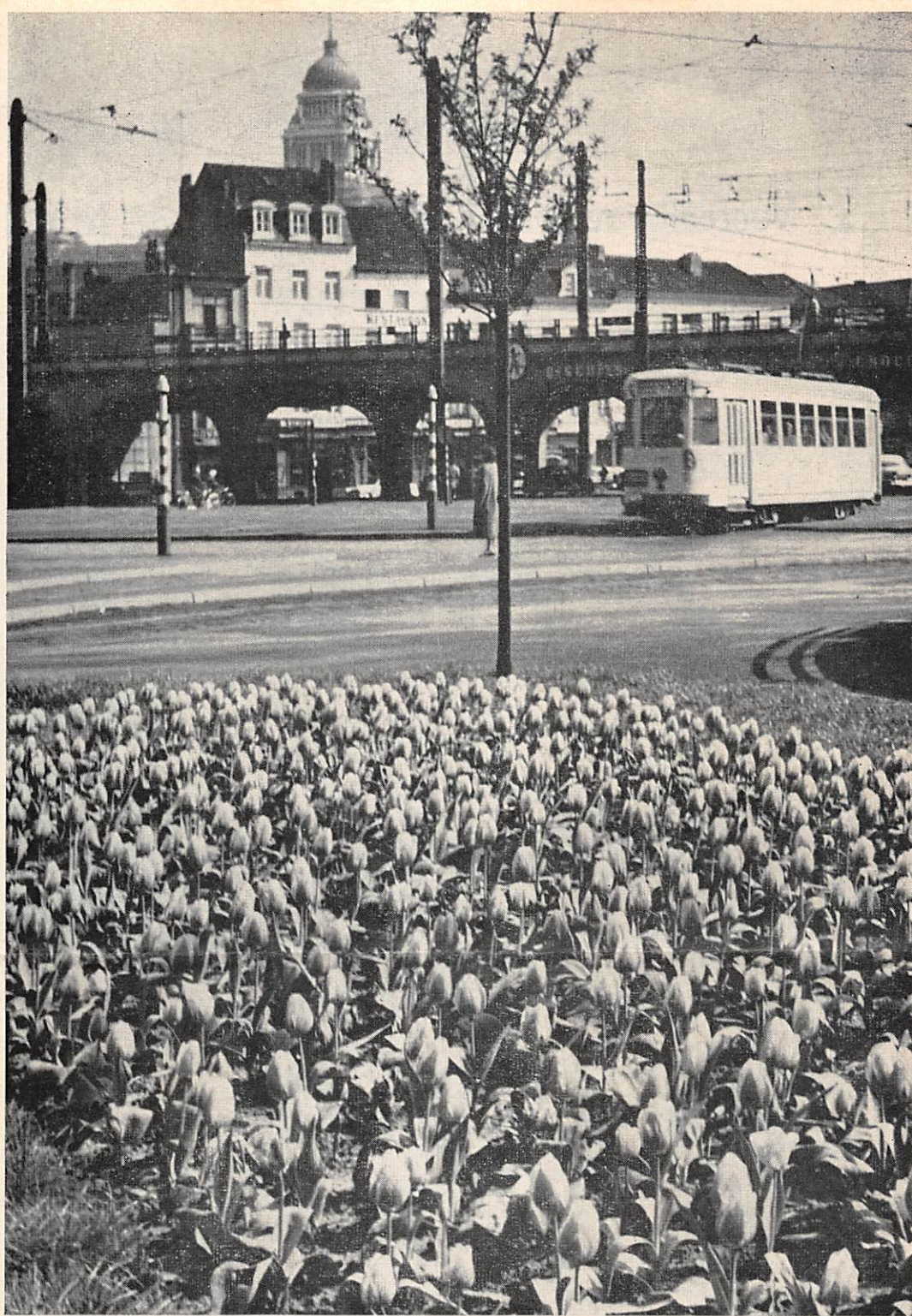


15^{de} JAARGANG

N^o 86

M E I - J U N I 1 9 6 0



ONZE BUURTSPORWEGEN

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

Met het oog op de aanstaande verlofdagen !

Voordelig reizen op de netten van de N.M.B.S. en N.M.V.B.

De maanden juli en augustus naderen en meteen ook de vakantieperiode. Voor onze lezers, die hun verlof in eigen land doorbrengen, wijzen wij speciaal op de voordelen, die hen geboden worden door de Belgische Spoorwegen en de Buurtspoorwegen.

N.M.B.S.

De verlofgangers kunnen heel het spoorwegnet bereizen tegen zeer voordelige voorwaarden met

- een vakantieabonnement van 5 dagen (400 F in 2° kl., 600 F in 1° kl.); van 10 dagen (600 F in 2° kl., 900 F in 1° kl.) of van 15 dagen (900 F in 2° kl., 1.350 F in 1° kl.);
- een reductiekaart 50 t.h. (200 F in 2° kl., 300 F in 1° kl.) waarmee men achtentwintig opeenvolgende dagen (vier weken) zijn biljetten tegen halve prijs kan bekomen.

Zoals de vorige jaren hebben de retourbiljetten, uitgegeven ten gunste van de werknemers, die hun jaarlijks verlof nemen (tot 31 oktober), een geldigheidsduur van één maand.

Deze gunst wordt toegestaan op vertoon van een getekend getuigschrift, afgeleverd door de werkgever of zijn afgevaardigde, vermeldend : de data van het begin en het einde van het verlof, de burgerlijke stand van de aanvrager en de eventuele samenstelling van het gezin. Het voordeel wordt eveneens verleend aan de echtgenote en aan de minderjarige kinderen.

De vermindering schommelt tussen 7 t.h. en 43 t.h.

Bij de terugkeer van de kust mogen de retourbiljetten gebruikt worden bij vertrek uit om het even welk kuststation, wat ook het station van bestemming bij de heenrit is geweest.

N.M.V.B.

Voordelen voor personen die alleen of met hun gezin reizen.

I. — Kuststreek.

Persoonlijke abonnementen voor 1 of 5 dagen, geldig voor een onbeperkt aantal ritten op de stadsdienst van Oostende evenals op de lijnen Brugge - Knokke (tot het Zwin), Oostende - De Panne - Adinkerke - Veurne en Oostende - Blankenberge - Knokke (Zoute).

Voor 1 dag : 80 F + 10 F waarborg.

Voor 5 dagen (naar keuze van de reiziger over een tijdspanne van 7 opeenvolgende dagen) : 230 F + 20 F waarborg.

II. — Streek van de Semois.

Kaart voor 5 reizen op de volgende lijnen of lijndeelten :

1. Alle - Charleville.
2. Alle - Dolimarts - Gedinne.
3. Florenville - Villers-devant-Orval.
4. Florenville - Chiny (van de lijn Florenville - Suxy).
5. Florenville - Herbeumont - Bouillon.
6. Florenville - Dulles - Marbehan (N.M.B.S.).
7. Florenville - Bouillon - Han-sur-Lesse.
8. Rondrit van de Semois.

Door reis wordt verstaan een onbeperkt aantal trajecten, dezelfde dag afgelegd, op bovenvermelde lijnen.

Voor het seizoen 1960 werd een belangrijke verbetering aangebracht aan het gebruik van deze « Kaart van de Semois » ; thans is zij onpersoonlijk en kan gelijktijdig gebruikt worden door 1, 2, 3, 4 of 5 personen.

Elke kaart bevat 5 vakken en per vervoerde persoon wordt telkens één vak vernietigd.

Deze kaart, die mag gebruikt worden gedurende een periode van 5 dagen, wordt afgeleverd tussen 1 juni en 30 september aan de prijs van 210 F.

Zij is verkrijgbaar in de voornaamste buurtspoorwegstations van de Ardennen, bij de agenten in dienst op



Deze foto zal aangename herinneringen opwekken bij talrijke lezers. Dit paneel bevindt zich op de kaai van het buurtspoorwegstation te Oostende. (Foto Roels.)

onze autobussen evenals bij de Verenigingen voor Vreemdelingen Verkeer.

III. — Gecombineerde biljetten « Een mooie dag te... » met trajecten op het net van de N.M.V.B.

In het maart-aprilnummer van ons tijdschrift vindt U een bijdrage over deze toeristische formule. Deze biljetten kunnen aangevraagd worden in alle stations van de N.M.B.S.

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.

ONZE VOORPAGINA

De tram « V » komende van Ukkel-St-Job (vroeger van « Vivier d'Oie » vandaar de letter V) komt van onder de Noord-Zuidverbinding te Brussel en maakt aanstalten om rond het tulpenplantsoen van de Jamarlaan te rijden in de richting van Dilbeek.

Het 75^{ste} Maatschappelijk Dienstjaar

PERSENEEL.

Op het einde van het dienstjaar 1959 bedroeg de getalsterkte van het personeel :

- bij het Hoofdbestuur 231 ambtenaren en agenten ;
- bij de Groepen 733 ambtenaren en weddetrekkende agenten en 7.283 loontrekkende agenten.

De vermindering van het personeel vindt haar oorzaak in de liquidatie van de diensten, die werden opgericht met het oog op de Wereldtentoonstelling van 1958, in de structuurhervormingen evenals in het beëindigen van het programma tot constructie in onze werkplaatsen.

Indien door het toepassen van de plafonds de post van de wettelijke sociale lasten verlaagd is met 3 miljoen, de extra-wettelijke lasten (vergoedingen aan de zieken, gekwetsten, invaliden, anciënniteits- en overlevingspensioenen) daarentegen zijn verhoogd met ruim 5 miljoen in verhouding tot het dienstjaar 1958 ingevolge het aangroeiend aantal rechthebbenden.

De rechtstreekse uitgaven betreffende het arbeidsloon bereiken 910 miljoen.

Terugslag der stijging van het aantal gepensioneerden op de sociale lasten : tegenover een getalsterkte van 8.247 agenten in dienst moeten in het totaal 6.432 personen gesteld worden die een vergoeding ontvangen als gepensioneerde, rechthebbende of invalide.

TECHNISCHE DIENSTEN.

A. — Vaste installaties.

In 1959 werden navolgende opbrekingen beëindigd :

Mechelen - Heist-op-den-Berg	22 km 380
Haacht (wijkspoor) - Haacht (kerk)	0 km 400
Sint-Katelijne-Waver - Keerbergen - Haacht	18 km 800
Kortrijk - Deerlijk	8 km 720
Gesves - Ohey	2 km 400
Verviers - Dolhain - Eupen	12 km 900
Hannuit - Truielingen	3 km 400
Hees - Lanaken	8 km 000
Beringen (dorp) - Beringen (mijnen)	2 km 425
Hasselt - Heusden	25 km 400
Tielt - Diest	11 km 570
Taviers - Ambresin	4 km 000
Comblain-la-Tour - Werbomont	23 km 900
Gérimont - Amberloup	7 km 450
Leerbeek - Edingen	11 km 900
Halle - Booienhoven - Sint-Truiden	4 km 040
Totaal	167 km 685

B. — Gebouwen.

• Onder de verschillende werken, die in 1959 werden uitgevoerd, vermelden wij :

het inrichten van garages voor autobussen in de stelplaatsen te Bergen (Bassins), Frasnes-lez-Buissenal, Nijvel, Oostende en Oudenaarde ;

het oprichten van een garage en van burelen in de stelplaats van Sint-Truiden ;

inrichtingen voor het verwarmen van de in openlucht geparkeerde autobussen werden te Nijvel en te Tremelo opgesteld.

• Werken, die voor 1960 voorzien zijn of die in 1959 werden aangevangen en dit jaar zullen voltooid worden. Vermelden wij de oprichting van nieuwe sociale of sanitaire inrichtingen of aanpassing van de bestaande inrichtingen te Aarschoot, Assebroek, Châtelet, Hasselt, Heist-op-den-Berg, Ieper, Trazegnies en Veurne.

• Onderstations. Men voorziet

de vervanging van de drie omvormers van het onderstation te Molenbeek door automatische gelijkrichter-groepen ;

de vervanging van de omvormer en de automatisatie van het onderstation te Trazegnies ;

het opstellen van een derde gelijkrichter-groep in het onderstation te La Louvière ;

de vervanging van de omvormers van het onderstation te Knokke door automatische gelijkrichtersgroepen zodra ten minste één van de onderstations in de streek van Kortrijk buiten bedrijf zal kunnen gesteld worden.

C. — Rollend materieel.

Effectief op 31 december 1959.

Elektrisch net.

Motorwagens	641
Gesloten bijwagens	470

Niet-geëlektrificeerd net.

Spoorauto's en tractors	73
Locomotieven	17
Wagens met schutborden	2.449
Gesloten wagens	541
Platte wagens	337
Speciale wagens	101

Vervoer over de weg.

Autobussen	1.192
Gyrobussen	3
Wegtrein	1
Trolleybus	1



Garage voor autobussen in de stelplaats te Sint-Truiden.

EXPLOITATIE.

Totale lengte van de spoorlijnen, die rechtstreeks door de Nationale Maatschappij geëxploiteerd worden :	
Met elektrische tractie	874 km
Met niet-elektrische tractie	360 km
Verpachte spoorlijnen (4 km spoorauto + 8 km elektrische tractie	12 km
	<hr/>
	1.246 km

Totale lengte van de openbare autobusdiensten, die rechtstreeks door de N.M.V.B. geëxploiteerd worden 8.078 km

Totale lengte van de verpachte openbare autobusdiensten 1.529 km

Totaal 9.607 km

De aslengte van het buurtnet der openbare vervoerdiensten bedroeg dus, op 31 december 1959, 10.853 km.

Aantal speciale autobusdiensten voor het vervoer van scholieren en werklieden : 826.

Lengte van deze diensten : 28.097 km.

EXPLOITATIERESULTATEN.

Totale ontvangsten : 1.549.341.151.

Uitgaven : 1.514.012.712.

De gemiddelde exploitatiecoëfficiënt van het spoornet (inbegrepen de toegevoegde en vervangingsautobusdiensten) is 97,61.

Van deze lijnen sluiten er 8 met verlies tegen 13 in 1958 en 68 met winst tegen 63 in 1958.

Aantal vervoerde reizigers (alle diensten), in 1959, in vergelijking met 1957 (het jaar 1958 is minder geschikt wegens de Wereldtentoonstelling) :

288 miljoen reizigers in 1959 tegen 300 miljoen in 1957.

VERZEKERINGEN.

Risico Derden — Weg.

Aantal ongevallen : 3.303. — Doden : 19. — Gekwetsten : 681.

Alhoewel het door de autobusdiensten afgelegde aantal km met meer dan 11 t. h. is gestegen, is het aantal rampen-weg slechts met 0,4 t. h. toegenomen, wat een daling van het frequentiecijfer van 10 t. h. aanwijst.

De categorie aanrijdingen met andere weggebruikers (bijna de twee derden van het gezamenlijk aantal ongevallen op de weg) wijst op een vermindering met 19 t. h. van het frequentiecijfer.

Deze uitslagen zijn bemoedigend en getuigen ongetwijfeld van een verbetering van de gedragingen van onze autobusbestuurders tegenover de gevaren van het verkeer.

BESLUIT.

De N.M.V.B. heeft in 1959 onverpoosd haar inspanningen voortgezet, die erop gericht zijn de uitgaven voor het vervoer te dekken, door het aanpassen van het vervoerstelsel van haar lijnen aan de mogelijkheden van deze laatste.

Nochtans indien de uitslagen van het dienstjaar 1959 op peil konden gehouden worden is het dank zij de vrijstelling van de taks op de ontvangsten op de spoorlijnen.

Voor 1960 en voor de volgende jaren heeft de h. Minister van Verkeerswezen de nodige schikkingen getroffen opdat het Bestuur van Posterijen, de Regie van Telegraaf en Telefoon en het Ministerie van Landsverdediging voortaan aan de Nationale Maatschappij een compensatievergoeding zouden storten, die gedeeltelijk zal opwegen tegen het tekort aan ontvangst voortvloeiend uit prestaties geleverd in uitvoering van een lastenkohier daterend uit 1886.

Men mag voorzien dat de betaling van deze vergoeding de N.M.V.B. zal toelaten de exploitatie van haar net in betere voorwaarden dan vroeger voort te zetten.

Algemene Vergadering der Aandeelhouders van de N. M. V. B.

Het bureel is samengesteld uit de hh. Alexandre André, Voorzitter ; Storme, Ondervoorzitter ; Leclercq, Dechamp en Vanderpoorten, Beheerders. De h. Vrebos en de h. Léon, Regeringscommissarissen, evenals de h. Hoens, Directeur-Generaal, nemen plaats op het verhoog.

De vergadering wordt te 14 h. geopend.

De formaliteiten geschieden in beide landstalen ; de h. Voorzitter drukt zich uit in het frans en de h. Storme, Ondervoorzitter, in het nederlands.

De h. Voorzitter stelt de h. Legein, Juridisch Adviseur bij de Maatschappij, tot secretaris aan.

Hij verzoekt de hh. Mattelé en Nolet, respectievelijk afgevaardigde van de gemeente Elsenne en afgevaardigde van de gemeente Oudergem, het ambt van stemopnemer te willen waarnemen.

Er zijn 229 aandeelhouders vertegenwoordigd. Op het gezamenlijk aantal van 1.204.039 uitgegeven aandelen, vertegenwoordigen zij 990.765 aandelen die, ingevolge de bij artikel 29 der statuten voorziene vermindering, recht geven op 651.558 stemmen.

De heer Voorzitter verklaart dat de vergadering regelmatig is samengesteld.

Hij spreekt vervolgens de lijkrede uit van de h. Deschuyffeleer, Beheerder, overleden op 21 juni 1959, van Graaf L. de Lichtervelde, Erevoorzitter, overleden op 12 augustus 1959, en van de heer Potier, Lid van het Comité van Toezicht, die op 26 februari 1960 overleed. De rechtstaande vergadering neemt een minuut stilte in acht.

Na te hebben medegedeeld dat de verslagen van de Raad van Beheer en van het Comité van Toezicht de aandeelhouders werden toegezonden, verzoekt de h. Voorzitter de vergadering haar opmerkingen over voormelde verslagen te laten kennen.

De hh. Smets, burgemeester van Leuven, Lauwereins, schepen van Oostende, Harmegnies, burgemeester van Dour, en Lemal, burgemeester van Hornu, zetten hun wensen uiteen. De h. Directeur-Generaal antwoordt.

De h. Voorzitter gaat vervolgens over tot het 2° punt van de agenda : de goedkeuring, voor zover als nodig, van de balans over het dienstjaar 1959. Hij verzoekt de aandeelhouders die de balans goedkeuren de hand op te steken ; daarop volgt de tegenovergestelde proef. Hij stelt de eenparige goedkeuring vast.

Het 4° punt van de agenda betreft de benoeming van een beheerder, in vervanging van de h. Vanderpoorten, uittredend en herkiesbaar beheerder.

Een enkele kandidatuur werd regelmatig voorgesteld ; deze van voormelde h. Vanderpoorten.

Daar de algemene vergadering eenparig daartoe de wens heeft uitgedrukt gaat zij tot die benoeming over bij handopsteken. De h. Vanderpoorten wordt eenparig tot beheerder verkozen.

De h. Voorzitter wenst hem geluk en brengt hem hulde voor zijn ijver en zijn toewijding.

Het 5° punt van de agenda voorziet de benoeming van negen commissarissen.

Luidens artikel 24 der statuten moet elke provincie in het Comité van Toezicht, dat uit 9 commissarissen is samengesteld, vertegenwoordigd zijn.

De door de provinciën voorgestelde kandidaten zijn : de hh. van Put, Alles, Loncke, De Wilde, Painblanc, Latin, Nartus, Ducamp en Bonzi.

Daar het aantal voorgedragen kandidaten gelijk is aan het aantal te begeven mandaten, moet er niet worden overgegaan tot bij de statuten voorziene stemming, indien de vergadering daarmede eenparig akkoord gaat.

De vergadering is het met dat voorstel eens. Dienvolgens verklaart de h. Voorzitter de voorgestelde kandidaten tot commissarissen van de Nationale Maatschappij benoemd.

De h. Voorzitter houdt er aan, hulde te brengen aan de toewijding van het ganse personeel, dat recht heeft op de achting en de erkentelijkheid van de aandeelhouders.

De zitting wordt te 15 h. opgeheven.

Nieuwe autobussen voor lange afstanden

Ten einde het comfort van de reizigers, die zich over lange afstanden verplaatsen, te verhogen, heeft de Nationale Maatschappij een reeks autobussen besteld met 57 zitplaatsen op een totaal vervoervermogen van 80 reizigers.

Deze autobussen zijn van het type A 98 DAR, waarvan wij reeds verscheidene honderden exemplaren in dienst hebben. Het mechanisch organisme en het koetswerk zijn identiek maar de totale lengte van het voertuig werd op bijna 13 m gebracht.

Ziehier enkele karakteristieken van het nieuw materieel :

- Totale lengte : 12 m 800 ;
- Wielbasis : 6 m 850 ;
- Overbouw-achter : 3 m 495 ;
- Overbouw-voor : 2 m 455.

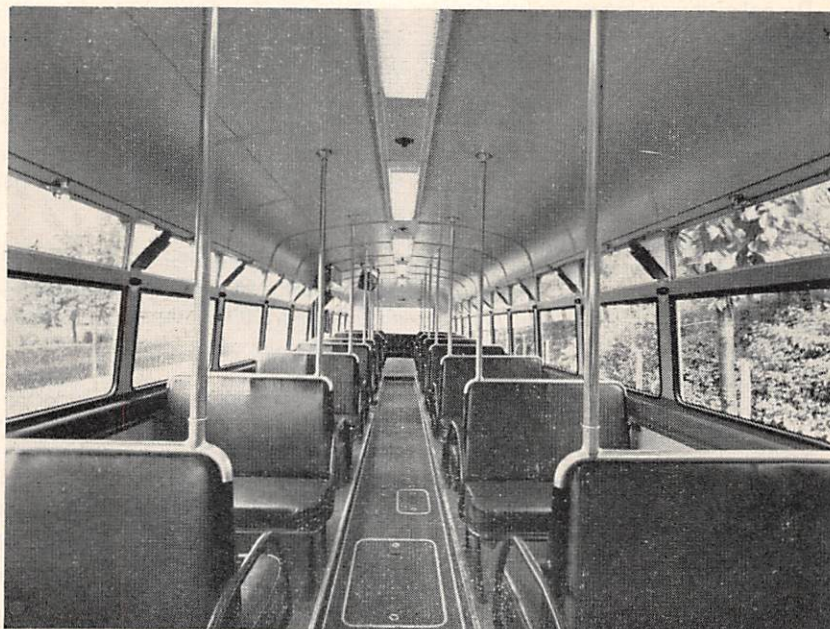
Door hun grote lengte kunnen deze voertuigen slechts gebruikt worden op bepaalde reizen, mits een speciale toelating afgeleverd door de bevoegde ministeriële diensten. Een van de voorziene reizen is de lijn Antwerpen - Turnhout, waarop zij eerlang zullen in dienst gesteld worden.

Onze technische diensten hebben van de bouw van deze voertuigen gebruik gemaakt om enkele wijzigingen te brengen aan de opvatting van de stuurpost

met het doel de zichtbaarheid, naar voren en op het instrumentenbord, te verhogen.

De prestaties van deze nieuwe voer-

tuigen, gebouwd om de interstedelijke verbindingen te verbeteren, zullen door onze exploitatie- en controlediensten, van nabij gevolgd worden.



Een indrukwekkend binnenzicht van de nieuwe autobus.

VEREFFENING VAN SPAARBOEKJES WEGENS OVERLIJDEN

Elk jaar worden er ruim 30.000 spaarboekjes wegens overlijden vereffend. In de meeste gevallen brengt dit geen moeilijkheden mede. Het gebeurt nochtans soms dat de belanghebbenden blij geven van verwondering over de wijze waarop het geld vereffend wordt en over de formaliteiten die, eventueel, te dien einde moeten vervuld worden.

Dit is vooral te wijten aan het feit dat de spaarboekjes niet ontsnappen aan de regels van het Burgerlijk Recht krachtens dewelke een nalatenschap wordt verdeeld.

Onder deze regels tellen wij, onder meer, de bepalingen betreffende het huwelijksgoederenrecht van de echtgenoten. De meeste mensen huwen zonder contract en zijn derhalve onderworpen aan het stelsel van de wettelijke goederengemeenschap. Dienvolgens komen alle spaarboekjes van het gezin deze gemeenschap ten goede. Daaruit vloeit voort dat, in geval van overlijden van een der echtgenoten, deze boekjes slechts voor de helft aan de overlevende echtgenoot behoren; de andere helft valt in de nalatenschap van de overledene en daarvan komt de overlevende echtgenoot doorgaans maar een deel in vruchtgebruik toe. Dit is slechts dan anders wanneer de overledene bij huwelijkscontract, bij gifte onder levenden of bij testament ten bate van zijn overlevende echtgenoot speciale beschikkingen heeft getroffen, of wanneer de overledene geen andere erfgenamen nalaat.

Vele mensen overlijden zonder bij gifte of bij testament over hun goederen te hebben beschikt. In dit geval wordt de bestemming van hun bezit, mits inachtneming van de samenstelling van hun gezin, bij de wet bepaald.

Krachtens welomlijnde regels wordt uitgemaakt wie de erfgenamen zijn en wat aan elk van hun toekomt.

Ermede begaan om aan haar cliëntele in de mate van het mogelijke voldoening te schenken en haar dikwijls ingewikkelde formaliteiten te sparen, stelt de Spaarkas alles in het werk om de vereffeningsoverrichtingen te vergemakkelijken.

Aldus mogen boekjes die toebehoren aan echtgenoten waarvan er een overleden is, in handen van de overlevende echtgenoot uitbetaald worden op eenvoudige overlegging van de boekjes en van om het even welk officieel stuk waaruit het overlijden blijkt, wanneer het te vereffenen bedrag 500 frank niet te boven gaat.

Vereffeningen waarvan het bedrag 5.000 frank niet te boven gaat, mogen geschieden op overlegging van een door de burgemeester of de politiecommissaris van de verblijfplaats van de overledene afgeleverde erfrechtverklaring. Indien bij dit document verklaard wordt dat de begrafeniskosten en de kosten van de laatste ziekte door één enkele van de rechthebbenden betaald werden, dan kan deze, in zijn hoedanigheid van bevoorrecht schuldeiser, de uitbetaling van de op de boekjes geboekte gedragen bekomen.

Wanneer het te vereffenen en van de nalatenschap afhankelijk bedrag 5.000 frank te boven gaat, moet een akte van bekendheid, waaruit de erfopvolging blijkt, overgelegd worden. In principe worden dergelijke akten door de notarissen afgeleverd maar de vrederechters mogen dit eveneens doen.

Er dient bovendien aangemerkt, dat de akten van bekendheid, de getuigschriften, volmachten en machtigingen die bij de Spaarkas moeten overgelegd worden, vrijgesteld zijn van het zegel-, griffe- en registratierecht.

De scheikundige onkruidverdelging bij de Buurtspoorwegen

De onkruidverdelging op de spoorinstallaties is een van de bewerkingen, die elk jaar moeten uitgevoerd worden, althans op de sporen in eigen bedding en niet gekasseid. Men zou zich kunnen afvragen waarom men het gras in de sporen niet laat groeien; eenvoudig omdat de grashalmen, omgeplooid op de sporen, de wielen zouden doen doorslaan zoals tijdens het afvallen van de bladeren; anderzijds beletten de wortels van de planten de afwatering en houden het vocht op wat een nadelige uitwerking heeft op de dwarsliggers.

De N.M.V.B. heeft geleidelijk de kostbare, langzame en weinig doeltreffende verdelging met de hand vervangen door de scheikundige verdelging, die voor meer dan 25 jaar werd ingevoerd.

De flora, die wordt aangetroffen op de sporen van ons net, verschilt van streek tot streek. Er werd vastgesteld dat, indien het gewone gras gemakkelijk verdwijnt, dit niet hetzelfde is met sommige planten zoals de kattestaart of de paardestaart en de verschillende haagwinden en netels, die zeer taai zijn. De sporen met as zijn zeer geschikt voor de groei van deze planten, vooral in de holle wegen en langs de verkeerswegen.

De scheikundige onkruidverdelging, toegepast in onze drie Groepen, die nog sporen te onderhouden hebben, bestaat in een besproeiing bij middel van een bijtende vloeistof, gewoonlijk een oplossing van natriumchloraat waaraan zout wordt toegevoegd.

Het vernielend element is de zuurstof, die afgescheiden wordt door het natriumchloraat en die de organische delen van de plant oxydeert.

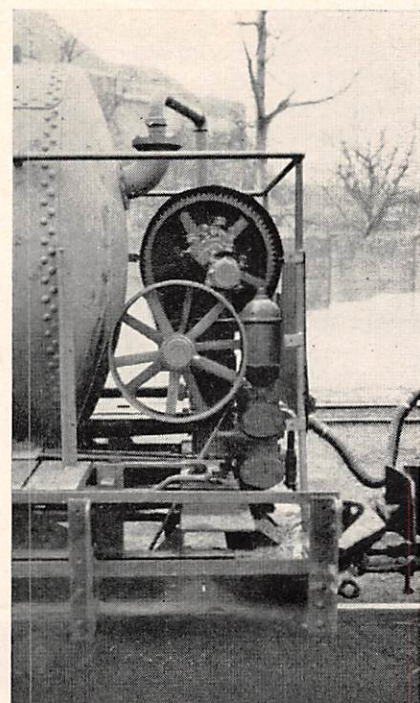
De scheikundige formule van natriumchloraat is NaClO_3 . Dit produkt heeft het nadeel gemakkelijk te ont-ploffen ingevolge een schok of een hevige wrijving en, eenmaal ontvlamd, de verbranding aan te wakkeren; dit is de reden waarom er zout aantoegevoegd wordt om het ontvlammingsgevaar te verminderen. Anderzijds is dit poeder prikkelend voor de huid.

Er werden ook andere produkten beproefd maar er werd afgezien van hun gebruik niet alleen wegens de te hoge kostprijs of het onvoldoende rendement maar ook omdat zij vergiftig waren voor het vee, dat op onze gronden komt grazen.

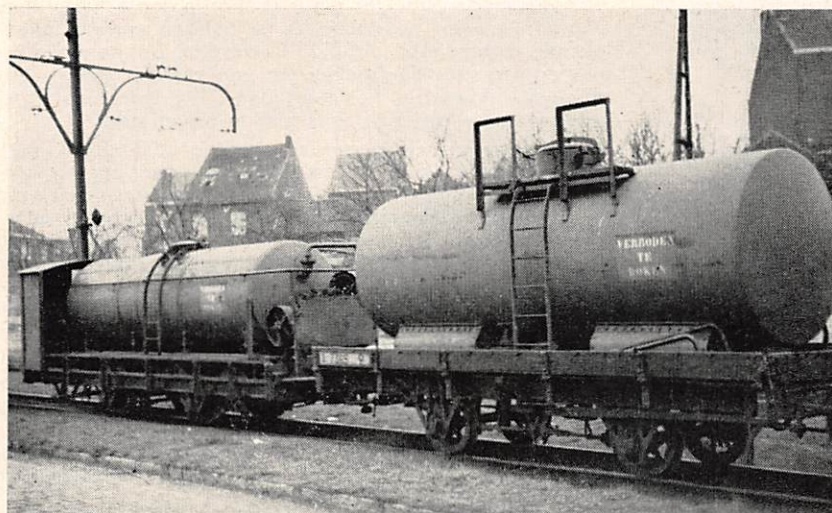
De grootste voorzorgen moeten genomen worden door het personeel, dat aangeduid wordt voor de onkruid-

verdelging. Ziehier een uittreksel van de richtlijnen, die jaarlijks worden herinnerd.

« Het personeel wordt aangeraden

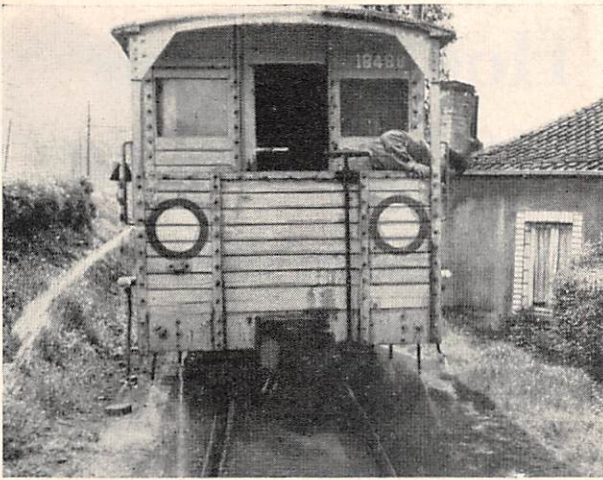


De pompinstallatie. De druk en het debiet worden geregeld door de snelheid van de trein.

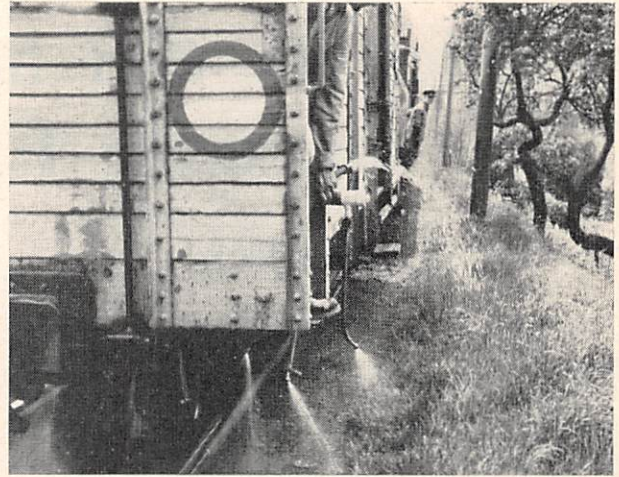


Twee tankwagens van de trein voor onkruidverdelging in dienst te Leuven. Rechts, aan de eerste wagen, de pompinstallatie, in beweging gebracht door de as van de wagen.

niet te eten of te kauwen gedurende de behandeling van de produkten. Het voedsel en de tabak moet zorgvuldig, op een veilige plaats, worden bewaard; eveneens zal elk contact van de mond met de besmeurde klederen moeten worden vermeden. De klederen, schoenen en schorten besmeurd met natriumchloraat, moeten verwijderd blijven van het vuur zolang zij niet degelijk gewassen of gekuist werden. De klederen moeten dagelijks gewassen worden. Anderzijds, daar de pas besproeiende sporen glibberig zijn, moet de dienst van de beweging de aandacht van de trambestuurders hierop vestigen. Het sproeien van dit scheikundig produkt op de sporen, gelegen langs hoven en velden, moet met uitzonderlijke zorg geschieden, vooral bij hevige wind, ten einde te vermijden dat de sproei-stof de gewassen bereikt, zelfs indien



De zijkanten van het spoor worden besproeid door een verstelbare straal.



Men bemerkt duidelijk de vloeistof, die uit de sproeiërs komt.

zij nog niet zichtbaar zijn op het ogenblik van het sproeien; dit is vooral het geval bij het uitrijden van bochten met een geringe straal. De kledingstukken, die gedurende een seizoen bij het besproeien gedragen werden, zullen verbrand worden in aanwezigheid van een overste. De uitrusting (blusapparaat, laarzen, schorten, enz.) en de remmen van de wagen moeten vóór het vertrek nagezien worden evenals de staat van de sproeiërs.

Deze onderrichtingen moeten streng nageleefd worden. »

Elke agent wordt in het bezit gesteld van twee werkbroeken; de bovenkleding, die in de dag gedragen

wordt, wordt 's avonds grondig gewassen en 's anderendaags gedroogd, terwijl men het tweede kledingstuk gebruikt. Moeten wij er nog op wijzen dat het ten strengste verboden is te roken tijdens de werkzaamheden.

NATRIUMCHLORAAT.

De verhouding natriumchloraat is 25 gr per liter water; er wordt ongeveer 0,8 l. van deze scheikundige oplossing gebruikt per m² en men heeft gemiddeld twee liter nodig per meter spoor (de te besproeien breedte bedraagt 2,50 m.).

De beste periode voor de scheikundige onkruidverdelging is de lente,

van april tot mei, wanneer het plantenleven zeer actief is, bij voorkeur bij droog weder; inderdaad bij regen verdunt het produkt te vlug en bij zeer warm weder verdampt het te snel. Eventueel gaat men, enkele weken later, tot een tweede besproeiing over om de levenskrachtige planten te vernietigen, die bij een eerste besproeiing niet konden bereikt worden.

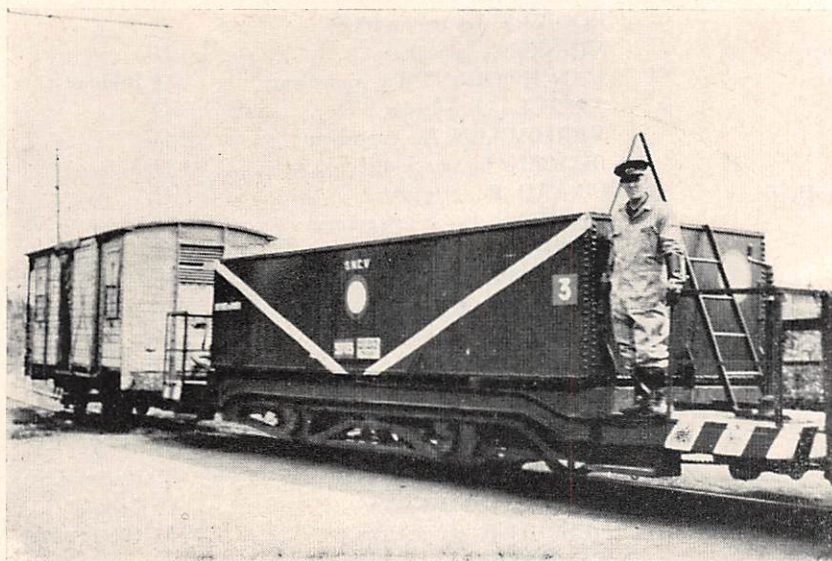
Het NaClO₃ wordt geleverd in vaten van 50 kg en daar het zeer gemakkelijk oplost, giet men het aanstonds in de vergaarbak in verhouding van 2,5 kg per 100 liter.

In het algemeen gebruikt men op een dag, voor een gemiddelde afstand van 50 km, 2.500 à 3.000 kg natriumchloraat en 250 kg zout.

KOSTEN.

Voor een vijftiental jaren werden de kosten van de onkruidverdelging geschat op ongeveer 2 t.h. van de totale uitgaven voor het onderhouden van de sporen. Voor het seizoen 1960 heeft de N.M.V.B. 105.000 kg natriumchloraat besteld wat een uitgave vertegenwoordigt van 870.000 F. Indien bij deze, reeds belangrijke kosten, het loon van de ploegen, die gewoonlijk uit vier man bestaan, moet bijgerekend worden, overschrijdt men gemakkelijk het miljoen frank.

Het is nochtans een onontbeerlijk werk, dat door geen enkele spoorwegaanschaap kan verwaarloosd worden en de verdelging met natriumchloraat, toegepast op het merendeel van de spoorwegnetten, is een redelijke en rationele oplossing.



In Henegouwen omvat de trein voor onkruidverdelging een tankwagen en een pompwagen. Deze laatste is een gesloten wagen, waarin een motor van een jeep werd geplaatst en die de pomp in werking zet. Deze pomp stuwt de oplossing van natriumchloraat in een sproeibuis voorzien van sproeiërs. Op het voorplan een agent van de werkploeg in zijn speciale kledij met laarzen en handschoenen in rubber.

Nieuws van het Hoofdbestuur en van onze Exploitatiegroepen

GEBOORTEN

ANTWERPEN

Marina bij de h. WEYN R. (Merksem).
Werner bij de h. VAN EYCKEN H. (Keerbergen).
Leopold bij de h. VAN LOOVEREN G. (Schilder).
Jozef bij de h. MOSTMANS J. (Beerse).
Luc bij de h. LAMARQUE (St-Katelijne-Waver).
Monique bij de h. VAN DEN BULCK A. (Emblem).
Lutgarda bij de h. VAN GORP J. (Mol).
Lutgart bij de h. VERSCHUEREN P. (Wilrijk).
Danny bij de h. VAN DER SCHUEREN P. (Mechelen).
Marc bij de h. DU BREUIL A. (Muizen).
Martine bij de h. ROMBOUTS B. (Ravels).
Kamiel bij de h. BEYLEMANS J. (Varendonk).
Marc bij de h. DIERCKX J. (Herselt).

OOST-VLAANDEREN

Patrick bij de h. DE RAEDT J. (Gent).
Marina bij de h. HAELTERMAN J. (St-Lievens-Houtem).
Ingrid bij de h. VERMEIRE A. (Hamme).
Perry bij de h. BRACKE M. (Gent).
Erwin bij de h. MEULEMAN G. (Bavegem).

WEST-VLAANDEREN

Geert bij de h. HUYS Ch. (Oostende).
Geert bij de h. BRAEM L. (Klerken).
Dirk bij de h. HAERYNCK W. (Markegem).

LIMBURG

Jean-Marie bij de h. ROOSEN H. (Hoeselt).
Patrick bij de h. STEURS K. (Deurne-Brabant).
Tony bij de h. MEEKERS J. (Leopoldsbuurg).
Josiane bij de h. FABRY O. (Alken).
Piet bij de h. EELEN H. (Maaseik).
Carla bij de h. CLAES G. (Ulbeek).
Lisette bij de h. DEKENS A. (St-Lambrechts-Herk).

BRABANT

Rudi bij de h. LIMBOURG J. (Sint-Pieters-Leeuw).
Beatrice bij de h. EVRARD J. (Thines).
Charles bij de h. NOLMANS A. (Kessel-Lo).
Christina bij de h. VANDENHOUE A. (Pamel).
Coleta bij de h. GEERTS G. (Herne).
Frans bij de h. LEEMANS L. (Mollem).
Sonia bij de h. TAELEMANS R. (Asse).
Marie bij de h. DE GEYTER F. (Aalst).
Françoise bij de h. SEVENANS R. (Noduwez).
Eddy bij de h. BOGAERTS F. (Beigem).
Eddy bij de h. APPELMANS P. (Strijtem).
Marina bij de h. VANDENHOECK W. (Dilbeek).
Graziella bij de h. MAES J. (St-Katherina-Lombeek).
Reinhilde bij de h. COOL J.-B. (Schepdaal).
Marleen bij de h. STERCKX R. (Ottenburg).

HUWELIJKEN

OOST-VLAANDEREN

De h. DECAN Louis met Mej. VERSTICHEL Ludovica.

BRABANT

De h. BILLENS Gustaaf met Mej. EYLENBOSCH Jeanne.

Oprustgestelde Agenten in de Groepen

Maanden maart-april 1960	Dienstj.	Groep
STIJNEN K., dienstoverste 2° kl.	47	Antwerpen
DE RIDDER J., ontvanger	27	»
MELIS J., baanwerker	25	»
SPORTMANS B., el. geleider	25	»
VERLAECKT I., manœuvre	34	Oost-Vl.
COPPENS R., gesch. werkmán 1° kl.	33	»
VAN AVERMAET L., baanwerker	26	»
VANWETTER E., ontvanger	46	West-Vl.
COOPMAN B., ontvanger	45	»
DENYFT H., bewegingsoverste 1° kl.	42	»
KNEUVELS F., ontvanger	38	»
PROVOOST J., el. geleider	37	»
VANHOUTTE R., ontvanger	36	»
OVAERE C., baanwerker	32	»
SEYS M., ploegbaas	32	»
VERGAUWE M., el. geleider	26	»
GREVEN C., keurwerkman	47	Limburg
NYST J., meestergast 1° kl.	33	»
WIJNEN T., A.R. geleider	33	»
ROGIERS J., baanwerker	27	»
VINNIS C., ploegbaas	27	»
VAN HOOLANT L., controleur	44	Brabant
TREE L., el. geleider	43	»
VERMAELEN A., controleur	43	»
BLOCKX L., machinist	42	»
PIRARD F., brigadier	42	»
KESTENS F., keurwerkman	41	»
MICHEL A., el. geleider	38	»
VAN ISTERDAEL F., el. geleider	37	»
HOMBROECKX J.-B., machinist	37	»
SMETS E., baanwerker	36	»
VANZAVELBERG A., ges. werk. 1° kl.	35	»
DE MEY E., ontvanger	35	»
SMEYERS J.-B., keurwerkman	33	»
VANDER GHINST P., ontvanger	22	»
VAN HULST L., bewegingsov. 2° kl.	47	Namen-Lux.
FAGARD P., brigadier	27	Luik
LEBRUN J., el. geleider	44	Henegouwen
DECOSTER F., el. geleider	40	»
CORDIER C., opzichter W.W.	40	»
FOSTIER G., el. geleider	39	»
DELBART H., brigadier	39	»
BASTIN A., ontvanger	32	»
FONTAINE L., el. geleider	31	»

UITREIKING VAN ERETEKENS

In de refter van het werkhuis van Hasselt greep op zondag 22 mei jl. te 10 u. de plechtige uitreiking plaats van de eretekens toegekend aan 44 agenten wegens onderscheiding in een Nationale Orde of dienstancienniteit.

De heer Van Autgaerden, Directeur, feliciteerde de jubilarissen van harte voor de bekomen onderscheiding en wees er o.m. op dat deze een bewijs is van hun gehechtheid aan de maatschappij.

De uitreiking der eretekens werd besloten met het Nationaal Hymne en het uitbrengen van een heildronk.

Nadien werden de talrijke aanwezigen, gedurende meer dan twee uren, vergast op de prestaties van een amusementsensemble, wiens optreden klaarblijkelijk fel in de smaak viel.

NATIONALE ORDEN

Zilveren Palmen der Kroonorde

NELISSEN J., geschoold werkmán 1° kl.; PAULUS L., brigadier.

BURGERLIJKE ERETEKENS

35 JAREN DIENST

Burgerlijk Kruis 2° kl.

JANSSEN T., controleur; KUPPENS V., bewegingsoverste; MASSET E., klerk 2° kl.; TIJTGAT H., meestergast 1° kl.; VANAKEN M., klerk 1° kl.

Burgerlijke Medaille 1° kl.

NELISSEN J., geschoolede werkmán 1° kl.; AMERICA H., A.B. geleider; BLEUKX A., brigadier; CAERTS L., A.R. voerder; DEGELIN H., keurwerkmán; DUPONT V., brigadier; ENGELBOSCH J., brigadier; ENGELEN E., geschoold werkmán 1° kl.; GEUNS A., nachtwaker; GEURTS J., keurwerkmán, HUMBLET J., baanwerker; KUPPENS A., ontvanger; LAMBREGS M., brigadier; MACHON H., geschoold werkmán 1° kl.; MARCHAL J., geschoold werkmán 1° kl.; MERTENS J., A.R. geleider; MIERMANS W., A.B. geleider; MOTMANS L., geleider; ORENS E., geschoold werkmán 1° kl.; PETERSILLE H., geschoold werkmán; RAMAEKERS L., geleider; ROBIJNS L., brigadier; SEVERI J., keurwerkmán; SNOKS J., ontvanger; STEENBERGEN L., ontvanger; TIMMERS J., geschoold werkmán 1° kl.; VANDEVORST H., ploegbaas; VERHEYEN M., ploegbaas; WIJNANTS A., geleider; ZENGERS G., hoofdontvanger.

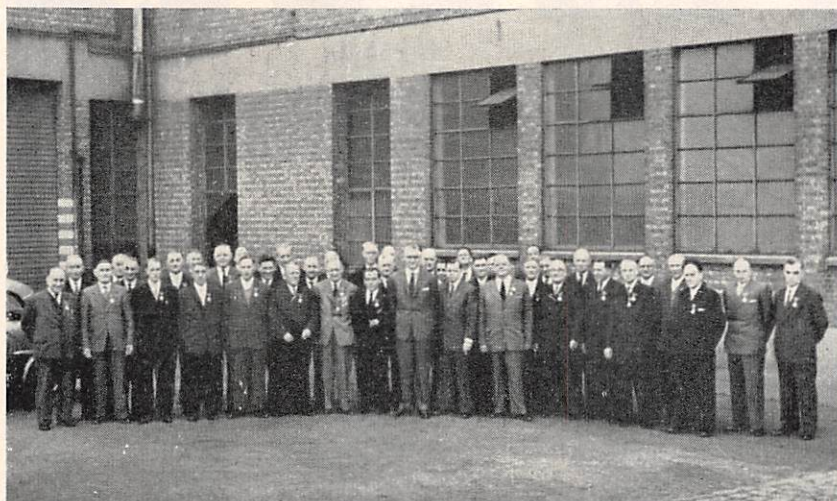
25 JAREN DIENST

Burgerlijke Medaille 1° kl.

PEETERS R.

Burgerlijke Medaille 2° kl.

BAMPS J., HULS K., KELCHTERMANS J., MOTMANS L., PALMAERTS P., RAYMAEKERS H., THOLEN A.



De gedecoreerden met in hun midden de heer Van Autgaerden, directeur.

Oost-Vlaanderen

EERLIJKE DADEN

Ondervermelde agenten gaven tijdens de uitoefening van hun dienst blikken van hun eerlijkheid: De Wijze K., De Smedt A., Hutsebaut L., Hoedemakers Chr.,

Cocquit J., Audenaert A., Dierickx G., Debeule F., Poppe M., Watthé R., Casteleyn R., Deridder E., Baetens L., Maes P., Smet O., Seymoens J., Colman O., Demeester G., Mervielde N., Van Laere R., Goddens R., Audenaert P., Vandeveldel F.

Allen worden van harte geluk gewenst!!

Een
wedervaren
van



Controleur SPEURNEUS

SPEURNEUS: Hebt U de dame, die afstapt, doen betalen voor haar hond?

ONTVANGER: Neen chef, het is een schoothondje, dat niet meer dan 3 kg weegt; zij heeft het op haar schoot gehouden en niemand heeft gereklameerd.

Sp.: Dat zijn wel de voorwaarden, die vereist zijn voor het vrij vervoer van honden. Ik werd zoëven in kennis gesteld van een weinig stichtend incident, dat zich tijdens de Paasdagen heeft voorgedaan op de kustlijnen.

O.: Ging het ook over een schoothondje?

Sp.: Ik denk van niet vermits de ontvanger een reiskaart, aan 50 % vermindering, had afgeleverd. Daar er bij het vertrek weinig reizigers waren, liet de eigenares de hond naast haar plaats nemen op de bank. Enkele halten verder waren alle zitplaatsen bezet en vroeg een dame de plaats, die ingenomen werd door de hond.

O.: Ge gaat mij toch niet zeggen dat de eigenares weigerde?

Sp.: Toch wel, onder voorwendsel dat zij de plaats betaald had; maar het is niet alles. De echtgenoot van de dame vroeg de tussenkomst van de ontvanger doch deze beweerde dat hij te veel werk had en trok zich van de discussie niets aan. De eigenares van de hond bleef op haar standpunt en de hond op zijn plaats. De andere reizigers maakten opmerkingen, die weinig vleidend waren voor onze Maatschappij en voor de « dierenbeschermster ».

O.: Het geval is nochtans klaar.

Sp.: Indien de ontvanger de moeite gedaan had zijn bundel A open te slaan op het hoofdstuk « Honden » dan zou hij gezien hebben dat een hond, waarvoor een reiziger heeft betaald slechts op het balkon toegelaten is, voor zover hij genuilband is en aan de leiband gehouden.

O.: Dat is theorie, want in de praktijk laten wij aan de eigenaars, die voor hun hond betaald hebben, toe plaats te nemen in het rijtuig op voorwaarde dat de hond onder de bank of in de gang ligt en geen enkele reiziger er zich over klaagt, MAAR IN GEEN ENKEL GEVAL HEEFT DE HOND RECHT OP EEN ZITPLAATS.

Sp.: Dat is vanzelfsprekend. Indien de ontvanger het op zich neemt de reiziger en zijn hond toe te laten in het rijtuig, is dat slechts een inschikkelijkheid en is hij er verantwoordelijk voor. Ik wil er U ook nog aan herinneren dat een reiziger, vergezeld van een hond en die reist op een stadnet, zijn rittenkaart mag gebruiken maar voor zijn hond een gewone reiskaart, aan 50 % vermindering, moet nemen.

EEN TRAGISCH WERKONGEVAL IN HET ONDERSTATION TE VOSSEM



Op 24 mei jl. werd de agent Stockmans geëlektrokuteerd in het onderstation van Vossem.

In dienst getreden als baanwerker, op 20 oktober 1942, werd Edouard Stockmans voor een drietal jaren aangeduid als plaatsvervanger bij de dienst van de luchtlijn van het net van Leuven; sedert enkele tijd werd hij aangesteld als helper van de agent, belast met het geregeld onderhoud van de onderstations.

Tijdens zijn werk, ingevolge ongelukkige omstandigheden, raakte hij een staaf, onder spanning van 6.000 V., aan en werd geëlektrokuteerd.

« Onze Buurtspoorwegen » biedt aan de zwaar beproefde familie zijn innige deelneming aan.

HET OVERLIJDEN VAN DE H. DEWALHEYNIS

Een belangrijke afvaardiging van het personeel woonde de begrafenisplechtigheden bij van de heer Dewalheyns, stelplaatsoverste te Lasne.

Onze collega was 60 jaar en overleed aan de gevolgen van een heelkundige bewerking.

Begonnen als klerk te Leuven, op 15 juni 1920, werd hij klerk 2° kl. benoemd te Sint-Joris-Weert op 1 juli 1934. Klerk 1° kl. benoemd, in 1950, werd hij in 1954 overgeplaatst naar de dienst W.W. te Kuregem om nadien als stelplaatsoverste aangeduid te worden te Lasne, op de lijn Brussel-Waver.

Te Brussel, zowel als te Leuven, had de heer Dewalheyns zich veel vrienden gemaakt, die van hem de beste herinnering zullen bewaren.

MOOIE LOOPBANEN



E. Smets

Trad in dienst bij de Buurtspoorwegen op 1-7-1917 als baanwerker, en bleef gedurende zijn lange loopbaan steeds werkzaam op de lijnen van het net van Leuven.



R. Van Houtte

Hij trad in dienst als ontvanger in 1912. Tot bij zijn opruststelling bleef hij gehecht aan de lijnen van het Kortrijkse.



F. Pirard

Begon in het werkhuis van Kuregem, als paswerker, op 5-7-1916. Hij werd brigadier benoemd in oktober 1947 en eindigde zijn loopbaan met deze graad.



C. Callemin

Werd aangeworven bij de Buurtspoorwegen, op 16-6-1921. Hij was trambestuurder op de elektrische lijnen van de kust.



H. Denyft

Begon op 14-10-1911 als klerk te Diksmuide. Hij werd achtereenvolgens stelplaatsoverste te Tielt en bewegingsoverste 1° kl. te Diksmuide.



Fr. Van Isterdael

Begon zijn loopbaan in augustus 1921, als elektrisch geleider, gehecht aan de stelplaats van Wemmel, waar hij gedurende gans zijn loopbaan bleef.



L. Blockx

Gedurende zijn 42-jarige loopbaan was hij eerst machinist en nadien spoorautogeïleider op de lijnen van de buurtspoorwegen in de streek van Leuven.



H. Delbart

Trad in dienst bij de Buurtspoorwegen in Henegouwen in 1914. Hij eindigde zijn loopbaan als brigadier in het werkhuis van St-Ghislain.



J. Provoost

Gedurende 37 jaar was hij geleider van de elektrische tram van de lijnen aan de kust. Hij was gehecht aan de stelplaats van Oostende.



L. Tree

Hij begon in 1913 te Kuregem als trambestuurder. Hij was een gekende figuur op de lijn van Waterloo.

SOCIALE KRONIEK

Nieuwe schikkingen toepasselijk inzake bijdragen voor de Maatschappelijke Zekerheid

Wij achten het nuttig het personeel in te lichten omtrent de jongste wijzigingen welke aan het stelsel der bijdragen voor de maatschappelijke zekerheid werden gebracht.

Worden hiermede bedoeld :

A. de verhoging der bezoldigingsgrenzen voor de sectoren « verzekering ziekte-invaliditeit », « gezinsvergoedingen » en « werkloosheid », met ingang van 1-4-1960.

Krachtens het koninklijk besluit van 13-4-1960 (B.S. van 18-4-1960) worden de grenzen tot dewelke de bezoldigingen in aanmerking worden genomen voor het berekenen van de bijdragen voor de hoger bedoelde sectoren van 1-4-1960 af, als volgt verhoogd :

- 1) voor de berekening van de kwartaalloongrenzen, toepasselijk op de arbeiders welke niet per maand worden bezoldigd (algemene regel der loontrekkenden), wordt het dagelijks bedrag van 240 F op 320 F gebracht ;
- 2) de maandloongrenzen, toepasselijk op de arbeiders welke per maand worden bezoldigd (algemene regel der bedienden) wordt van 6.000 F op 8.000 F gebracht.

B. de verhoging van de maandloongrenzen voor de sector « wettelijk pensioen der bedienden », met ingang van 1-4-1960.

Krachtens de wet van 12-4-1960 (B.S. van 16-4-1960) wordt de maandloongrenzen, in aanmerking genomen voor de berekening der bijdragen bestemd voor de sector « wettelijk pensioen der bedienden », van 8.000 F op 8.400 F gebracht.

C. de stortingen aan de pensioenkassen voor bedienden, met ingang van 1-1-1960.

- a) de bezoldigingsgrenzen der bijdragen voor de sector « wettelijk pensioen » welke, van 1-1-1960 af, op 10.000 F per maand moest gebracht worden, bleef tot 31-3-1960 op 8.000 F behouden ;
- b) het gedeelte van de pensioenbijdrage van de bediende, hetwelk rechtstreeks aan het verzekeringsorganisme, waarbij de bediende zich heeft aangesloten, dient gestort, belooft van 1-1-1960 af 3 % van de begrensde wedde (3 % tot 8.000 F per maand van 1-1-1960 tot 31-3-1960 en tot 8.400 F van 1-4-1960 af) in plaats van 4,25 % van de voorheen tot 5.000 F per maand begrensde wedde. Deze storting wordt afgetrokken van de bijdrage van de bediende welke aan de R.M.Z. verschuldigd is ;
- c) voor de bedienden aangesloten bij de Nationale Kas voor Bediendenpensioenen, moeten de onder b) hierboven bedoelde gedeelten der bijdragen, van 1-1-1960 af, eveneens rechtstreeks aan dit organisme gestort worden, in plaats van aan de R.M.Z. te worden overgedragen.

Opdat iedereen een betere kennis zou hebben omtrent de verdeling der bijdragen bestemd voor de verscheidene takken der maatschappelijke zekerheid (wettelijke bijdragen, met uitzondering van deze bestemd voor de K.U.B., K.V.I., K.S.H., enz.), geven wij er hierna de tabel van welke geldig is sinds 1-4-1960.

Exploitationieuws

WEST-VLAANDEREN

Een toelating werd verleend voor de exploitatie van een uitbreiding — Mariakerke (dorp) - Middelkerke (vliegplein) — aan de openbare autobusdienst Stene - Oostende.

BRABANT

Sedert 17 april 1960 exploiteert deze Groep de openbare autobusdienst Brussel - Haacht - Keerbergen, met uitbreidingen, in vervanging van de elektrische buurtlijn Brussel - Haacht.

Op 1 mei 1960 werd de uitbreiding van de Leuvense stadslijn Wilsele (Hoek) - Leuven (station) tot in de wijk « Kleine Landeigendom » in bedrijf gesteld. Deze lijn zal n^r 6 dragen.

ANTWERPEN

Op 29 mei 1960 werd een variëteit 's Gravenwezel - Schoten - Deurne toegevoegd aan de openbare autobusdienst Antwerpen - Oelegem.

A. LOONTREKKENDE AGENTEN.

1) Bijdragen op de begrensde lonen.

Sectoren	Bijdragen van de N.M.V.B.	Bijdragen van de agenten	Globale bijdragen
Ziekte-Invaliditeit	3,50 %	3,50 %	7,— %
Werkloosheid	1,— %	1,— %	2,— %
Gezinsvergoedingen	8,50 %	—	8,50 %
TOTAAL	13,— %	4,50 %	17,50 %

2) Bijdragen op de onbegrensde lonen.

Sectoren	Bijdragen van de N.M.V.B.	Bijdrage van de agenten	Globale bijdragen
Pensioen	4,50 %	4,50 %	9,— %
Jaarlijks verlof (enkelvoudig en dubbel verlofgeld, aanvullend anciënniteitsverlofgeld en gezinsverlofgeld)	6,50 %	—	6,50 %
TOTAAL	11,— %	4,50 %	15,50 %

B. WEDDETREKKENDE AGENTEN.

1) Bijdragen op de wedden begrensd tot 8.000 F per maand.

Sectoren	Bijdragen van de N.M.V.B.	Bijdragen van de agenten	Globale bijdragen
Ziekte-Invaliditeit	3,25 %	2,75 %	6,— %
Werkloosheid	1,— %	1,— %	2,— %
Gezinsvergoedingen	8,50 %	—	8,50 %
Gezinsverlofgeld	0,50 %	—	0,50 %
TOTAAL	13,25 %	3,75 %	17,— %

2) Bijdragen op de wedden begrensd tot 8.400 F per maand.

Sectoren	Bijdrage van de N.M.V.B.	Bijdrage van de agenten	Globale bijdrage
Pensioenen	6,— %	4,25 %	10,25 %

Per autobus van de N.M.V.B. naar...

Het Kasteel van Rœulx

De vervanging van de elektrische lijn n° 34, Carnières - Le Rœulx (Centrum), Groep Henegouwen, door een autobusdienst, biedt de gelegenheid onze lezers uit te nodigen voor een bezoek aan het park en het kasteel van Rœulx.

Inderdaad de reisweg van de nieuwe autobuslijn werd aan het eindpunt van de tram te Rœulx verlengd tot Zennik en de autobus stopt voortaan vóór het kasteel.

Het kasteel van de prins de Croy te Rœulx dateert uit de XVIII^e eeuw. Het was inderdaad in 1760 dat de woning, die Antoine de Croy, eerste minister van Filips de Goede, in 1452 had laten bouwen, werd vergroot. Talrijke beroemde gasten hebben er verbleven : Filips de Goede, Karel de Stoute, Maria de Medicis, Filips II,



Een der salons, waarin talrijke herinneringen aan de familie de Croy zijn tentoongesteld.

de aartshertogen Albrecht en Isabella. De ingangshal is reeds indrukwekkend maar op de verdiepingen zult U, tijdens het bezoek van de luisterrijke salons, talrijke kunstvoorwerpen, oude meubelen, schilderwerken van Van Dijck, kunnen bewonderen.

De portretten van talrijke historische personaliteiten zijn er te zien o.m.

Christina van Zweden, de prins van Condé, de hertogin van Berry en zoveel anderen. Prachtige lusters, sier spiegels, eigenaardige haardplaten en allerhande historische souvenirs, zoals het halssnoer van het Gulden Vlies, dat gedragen werd door Antoine de Croy.

De hoveningen en het park van het kasteel, dat zich uitstrekt over een oppervlakte van 47 ha., zijn voorzien van grote fonteinen.

Openingsuren.

Alle dagen, behalve dinsdag, van 10 h. 30 tot 12 h. en van 13 h. 30 tot 17 h. 30.

Toegangsprijs.

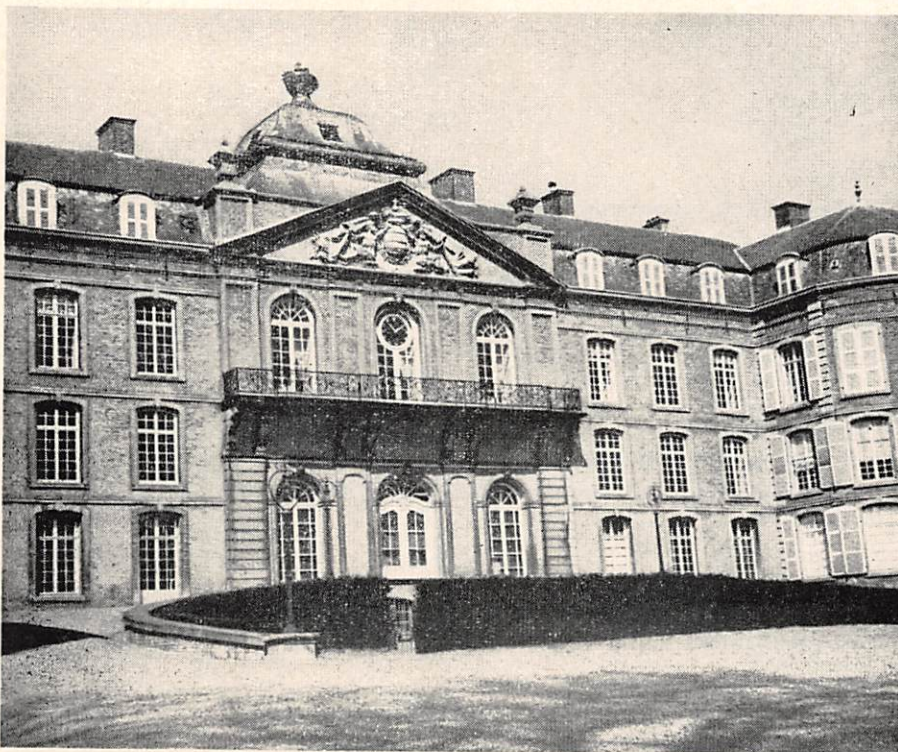
20,— F voor het kasteel en het park ;

10,— F voor het bezoek aan het park.

Hoe bereikt men Le Rœulx ?

Vertrekkende te Brussel neemt U de trein naar Bergen (lijn 98) tot Zennik (36 km. — 32 F enkel). Daar hebt U een aansluiting met onze autobussen van de lijn Zennik - Le Rœulx - Morlanwelz, waarvan wij bij de aanvang van dit artikel spraken en die U in 20 minuten voor de poort van het kasteel zullen brengen.

Wij trekken de aandacht op het feit dat in de voormiddag er slechts één goede aansluiting is. Vertrek te Brussel (Zuid) 8 h. 44 — Aankomst te Zennik 9 h. 20 — Vertrek te Zennik 9 h. 26 — Aankomst te Rœulx 9 h. 46.



De prachtige voorgevel van het kasteel dagteekent van 1760. Boven de hoofdingang een mooi gebeeldhouwd timpaan, uit een stuk.

(Foto's C.G.T.)

...het Domein van Plankendaal te Muizen

De dierentuin van Antwerpen heeft onlangs, in het Domein van Plankendaal, een soort rustoord voor dieren geopend waar dromedarissen, lama's en andere zonderlinge viervoeters een herstelverlof doorbrengen in openlucht en tevens in een beperkte vrijheid.

Het landelijk domein is gelegen te Muizen, bij Mechelen, langs de weg Mechelen-Leuven; het heeft een oppervlakte van 36 hect. en is toegankelijk voor het publiek.

Het kasteel werd, met veel smaak, omgevormd tot

een café-restaurant.

In het park werden uitgestrekte omheinde perken ingericht waar thans yaks, bizons en antilopen stoeien. Het is weliswaar geen bijhuis van de Antwerpse dierentuin maar de omgeving is er verrukkelijk.

Om het domein te bereiken, neemt U aan het station van Mechelen de autobus n° 5, komende van het IJzerenveld, in de richting van Muizen. U stapt af aan de halte waar de autobus de grote weg verlaat en dan bevindt het domein zich op een 300 m.

...de Abdij van Aulne

Henegouwen bezit verscheidene historische kastelen en oude beroemde abdijen, die ongelukkig lange tijd moeilijk te bereiken waren.

Om deze reden en ten einde het sociaal toerisme te bevorderen, heeft onze Gewestelijke Directie van Henegouwen, ten titel van proef, een nieuwe dienst ingericht naar de abdij van Aulne, die rijdt op de zaterdagen, zondagen en feestdagen, van 1 juni tot 15 september.

De vertrekken hebben plaats te Charleroi, place du Manège (Ville Haute) en men bereikt Gozée (Abdij van Aulne) in 45 minuten langs Bomerée en Montignies-le-Tilleul.

In de voormiddag is er slechts een vertrek om 10 h. ;

's namiddags zijn er vertrekken voorzien om 13,30-15,30-17,30 en 19,30 h. Voegen wij er aan toe dat de familievakkenkaarten geldig zijn en dat de dienst wordt afgeschaft in geval van slecht weder.

De elektrische buurtlijn Charleroi - Montignies-le-Tilleul, bediend door de trams n° 75 en 76, leidt eveneens naar de ruïnes van de abdij van Aulne (haltes Eden, Park, Bois Lerats en La Couronne).

De abdij van Aulne is een oudere zuster van deze van Villers-la-Ville; zij werd belangrijker en rijker en nu nog, ondanks het feit dat zij door de Fransen in 1794 aan de vier hoeken werd in brand gestoken, wordt men getroffen door de schoonheid van deze getuige van meer dan 1000 jaar geschiedenis.

De bijzondere "Voetbaldiensten" ter gelegenheid van de internationale wedstrijden op het Heizelstadion

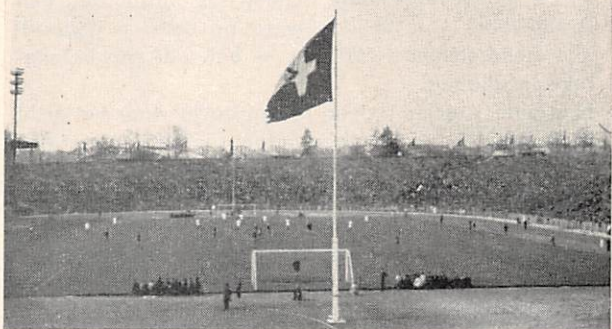
Elk voetbalseizoen ontvangt onze nationale ploeg, op het Heizelstadion, verschillende buitenlandse elftallen. De Buurtspoorwegen zijn zeer goed geplaatst om de sportieve massa te vervoeren te meer daar zij in de onmiddellijke omgeving een wijkspoor hebben. In april jl., ter gelegenheid van de wedstrijd België - Zwitserland, werd een versterkte dienst ingericht, rekening houdend met de middelmatige belangheid van de wedstrijd.

Van het Noord naar het stadion hadden tussen 13 h. en 13 h. 30 vertrekken plaats om de 3' en tussen 13 h. 30 en 14 h. 10 om de 2'.

Na de wedstrijd werden volgende treinstellen ingelegd: 14 motorrijtuigen type « N » en 3 treinen, elk met twee bijwagens, naar het Noord; 2 motorrijtuigen type « N » naar Scheut-Het Rad en naar Scheut-Dilbeek eveneens twee rijtuigen type « N ».

Natuurlijk is de toeloop het grootst na het eindigen van de wedstrijd wanneer de 45.000 toeschouwers gelijktijdig het terrein verlaten. Maar onze motorrijtuigen, met gesloten deuren gestationeerd op het spoor komende van Wemmel, rijden een na een voor en alles verloopt in de beste orde.

De nevenstaande foto's tonen achtereenvolgens: het afstappen van de reizigers aan het stadion, de toegang tot de volksplaatsen met op de achtergrond de poort van de Aarts-hertogen van Vrolijk België en het Atomium en ten slotte een algemeen zicht op het stadion tijdens de wedstrijd België - Zwitserland, die door de Rode Duivels gewonnen werd met 3 - 1.



Een bocht afsnijden kan van U een misdadiger maken

○ P onze wegen herhaalt de dodendans zich onophoudelijk. Dag na dag zijn de dagbladen gevuld met huiveringwekkende berichten, dikwijls geïllustreerd met griezelige foto's. Meermaals kennen wij de slachtoffers : film- of sportvedetten, personaliteiten, vrienden, bureu, verwanten misschien.

« Dom verkeersongval » leest men soms in het verslag. In veel van deze verkeersongevallen menen wij alles op rekening te mogen zetten van een ongelukkige samenloop van omstandigheden.

En nochtans, indien wij alle bijgeloof afleggen en de feiten objectief onderzoeken, zullen wij dan niet dikwijls een fout, een menselijke zwakte, ontdekken. De gedode of verminkte bestuurder heeft hij niet geholpen bij de voltooiing van het lot ? Een andere weggebruiker heeft hij geen overtreding of onvoorzichtigheid begaan ?

Zeker het is bijna niet denkbaar dat een bestuurder de grote principes van het wegverkeer niet kent. Maar nemen wij aan dat hij ze kent, eerbiedigt hij deze principes dan in alle omstandigheden ? Zondigt hij soms niet door nalatigheid of door te groot vertrouwen ? Het gebeurt soms, zoals bij iedereen, dat hij gehaast, vermoeid, bezorgd of zenuwachtig is. Hebben deze geestestoestanden geen gevaarlijke weerslag op het besturen van een voertuig ?

Leggen wij ons op de loer in een bocht, waar het zicht belemmerd is. Een voertuig nadert. Het houdt niet volledig de rechterkant van de weg en rijdt aan een tamelijk hoge snelheid. Het gaat dus vertragen en naar rechts uitwijken. Drommels. Zonder het minst te remmen, zwenkt hij nog meer naar links, snijdt de bocht af... en bevindt zich plots tegenover een ander voertuig. Geknars van remmen, een hels lawaai...

Denkt U dat het onze bedoeling is onze autobusbestuurders bang te maken, door uit de lucht gegrepen verhalen te vertellen ? Wenst U concrete voorbeelden uit de dossiers van de N.M.V.B. ?

- Een autobus verlaat een halte en neemt een bocht doch begeeft zich op het linker wegvak. Een motorrijder komt uit de tegenovergestelde richting en raakt alzo de rechterkoplamp van ons voertuig. Het slachtoffer, 52 jaar, moet naar het ziekenhuis worden vervoerd. Hij blijft geruime tijd werkonbekwaam.
- 's Nachts, in een bocht en **in het midden** van de weg rijdend, botst een autobus tegen een scooter, komende uit de tegenovergestelde richting. De bestuurder, een familievader van 48 jaar, werd op de slag gedood. Zijn medereiziger — 20 jaar — behoudt een belangrijke invaliditeit.
- Niet uiterst rechts rijdend in een bocht waar het zicht belemmerd was, kwam een autobus in botsing met een voertuig komende uit de tegenovergestelde richting. De twee inzittenden van de auto werden zwaar gekwetst en liepen een ernstige invaliditeit op.
- Een autobus, die zich van de uiterst rechtse kant van de weg had verwijderd, reed een scooter aan, die uit de tegenovergestelde richting kwam. De bestuurder,

29 jaar, liep verscheidene breuken op en stierf enkele dagen nadien.

Denkt U werkelijk dat deze tragische ongevallen het werk zijn van het blinde noodlot ? Nochtans in elk van deze gevallen, gekozen tussen zoveel andere, ligt een



In alle omstandigheden en vooral in bochten :
HOUDT RECHTS !!

menselijke oorzaak aan de oorsprong van het drama : een voorschrift van de Wegcode gedurende enkele ogenblikken niet nageleefd, een seconde onaanblijfszaamheid, een voorbijgaande verstrooidheid...

Het is merkwaardig vast te stellen dat een groot aantal zware ongevallen gebeuren op minder drukke wegen en buiten de punturen. Een vrije baan, de afwezigheid van de politie, de kalmte van de omgeving, zetten de bestuurder er toe aan zijn aandacht te laten verslappen en een loopje te nemen met de reglementen. Het is dikwijls dan, zonder waarschuwing, dat de dood aanklopt...

De bestuurder, waarvan de aandacht verslapt, heeft neiging, bij voorbeeld, de uiterst rechtse kant van de weg te verlaten. Waar is het kwaad, zegt hij, daar de weg vrij en verlaten is. Zeer zeker, hij weet dat artikel 12-1 van het verkeerswetboek zegt dat : « elke bestuurder, die de rijbaan volgt, zo dicht mogelijk bij de rechterrands van de baan moet blijven ». Maar er is geen gevaar. En in deze bocht zal zeker geen ander voertuig opdagen. Hij zou veel pech moeten hebben...

Neen, vrienden bestuurders, rekent niet op het geluk om de veiligheid te verzekeren van U en van anderen. Denkt er aan dat uw overdreven vertrouwen van U de verantwoordelijke kan maken van een verschrikkelijke ramp, een misdadiger, niets minder.

In alle omstandigheden en vooral in bochten : **HOUDT RECHTS !!!**

DE VEILIGHEIDSWEDSTRIJD

STAND VAN DE PLOEGEN OP 30 APRIL 1960

Deze maal werden de zwaarste verliezen geleden in ANTWERPEN. De beide kopploegen n° 11 en n° 6 verdwijnen uit het strijdperk en het aantal ploegen is van 9 tot 7 geslonken. Geen moed verliezen.

Ook in OOST-VLAANDEREN mis-

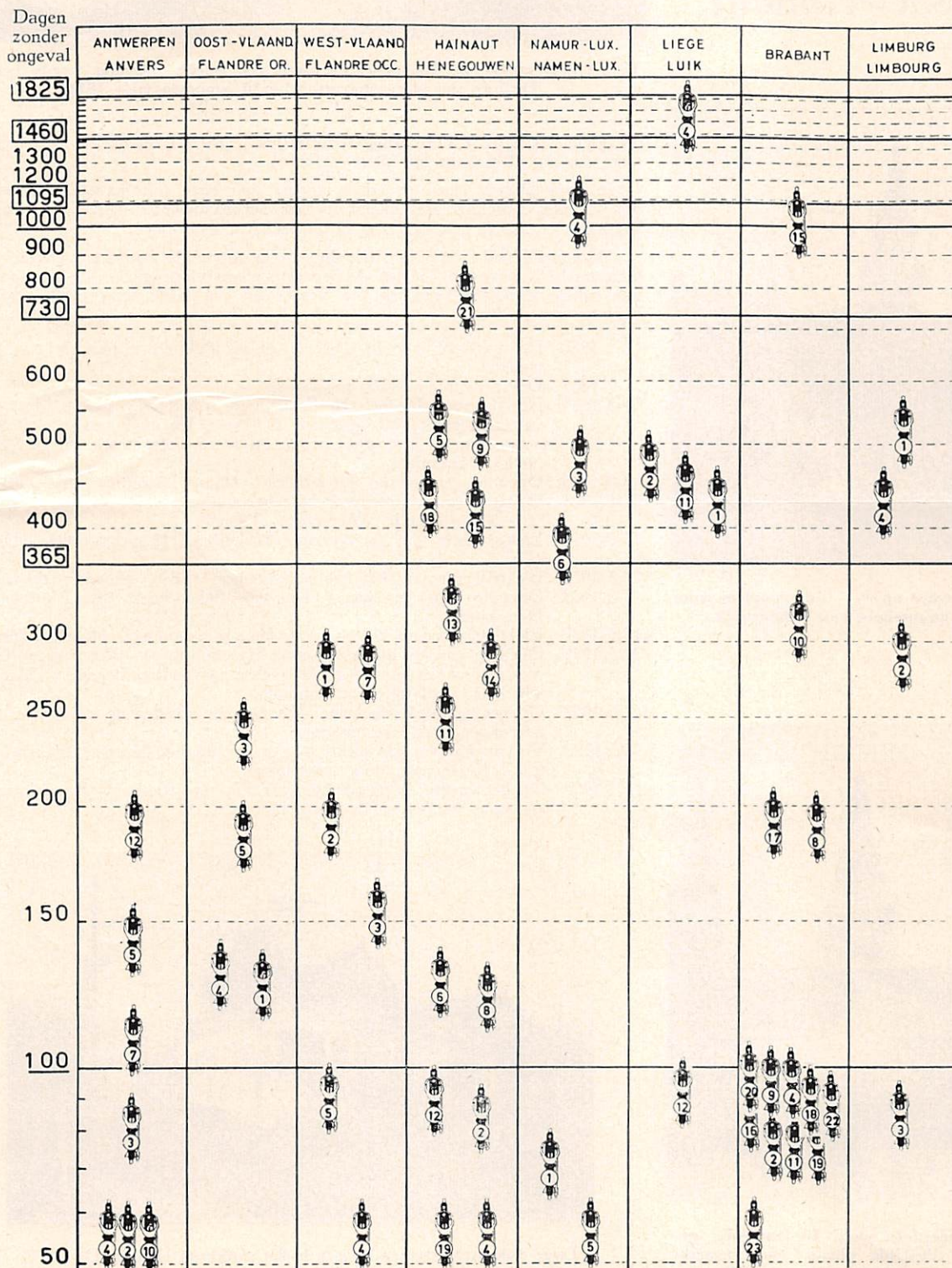
sen wij de kopploeg (n° 2). Verder blijft de toestand ongewijzigd.

In WEST-VLAANDEREN kwam een vijfde ploeg het peloton vervoegen. N°1 en n° 7 hebben de 365 dagen in het zicht.

Bravo, BRABANT!! Alle ploegen

hielden stand en bovendien kwamen er 10 andere op de piste. Moed houden en het voorbeeld van n° 15 volgen.

En in LIMBURG? Waar blijft n° 3? vroegen wij in ons laatste nummer. Ook deze ploeg heeft gevolg gegeven aan onze oproep. Volhouden nu.



Autobussen vervangen de elektrische trams op de lijn Brussel-Haacht



Te Diegem maakt de Haachtse steenweg een bocht, die nog steeds bestaat. De foto van deze stoomtram werd genomen vóór 1914.



Een stoomtram op het Colignonplein voor het gemeentehuis van Schaarbeek.



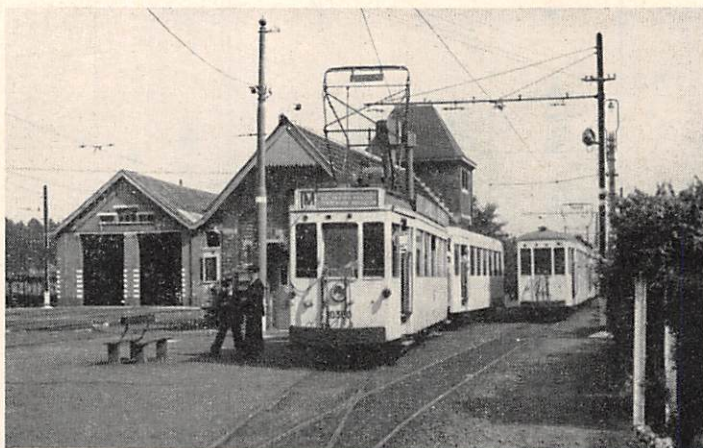
Bovenstaande foto werd 50 jaar later genomen, op dezelfde plaats. Men bemerkt een motorrijtuig van het type « standaard ».

Soms wordt tot « Onze Buurtspoorwegen » het verwijt gericht elke vervanging van een elektrische lijn uit te bazuinen.

In werkelijkheid doen wij niets anders dan onze informatietaak vervullen, door in ons tijdschrift, dat daarvoor toch het aangewezen middel is, een kort historisch overzicht te geven van de afgeschafte spoorlijnen.

Deze maal is het een lijn, die doordrong tot in de hoofdstad en die grote diensten heeft bewezen. Gezien de beperkte plaatsruimte geven wij de voorrang aan enkele foto's en beperken ons verder tot een korte samenvatting van de evolutie van de lijn.

- 1887 Het kapitaal is onderschreven en de definitieve plannen zijn opge-
maakt.
- 1888 De vergunning wordt toegestaan.
- 1-8-1889 Het baanvak Elsene (H. Kruisplein) - Schaarbeek (St. Mariakerk)
wordt in exploitatie genomen (6,4 km). De exploitatie wordt toege-
staan aan de S.A. du Chemin de fer à voie étroite de Bruxelles -
Ixelles - Boendael.
- 1-9-1890 Opening van de lijn Schaarbeek - Haacht (station) (20,7 km).
- 3-12-1901 Opening van het baanvak Haacht (station) - Haacht (dorp) als deel
van de lijn Haacht - Aarschot - Tienen.
- 15-6-1914 Elektrificatie van het baanvak Schaarbeek (Eenensstraat) - Diegem
(Lo).
- 27-5-1924 Elektrificatie van het baanvak Diegem (Lo) - Haacht (station).
- 7-5-1933 Opening van het nieuw baanvak Schaarbeek (St. Mariakerk) -
Dwarsstraat.
- 15-5-1947 Elektrificatie van het baanvak Haacht (station) - Haacht (dorp).
- 29-5-1949 Opening van het nieuw baanvak Haacht (dorp) - Keerbergen (Grand
Veneur) waardoor de rechtstreekse verbinding Brussel - Mechelen
(40 km) werd tot stand gebracht.
- 2-6-1957 Op het baanvak Mechelen - Keerbergen worden de elektrische trams
vervangen door autobussen.
- 1-6-1958 Vervanging van de elektrische trams op het baanvak Haacht (sta-
tion) - Keerbergen door autobussen.
- 17-4-1960 Op het laatste elektrisch baanvak Haacht (station) - Brussel worden
de trams vervangen door autobussen.



Twee elektrische treinen kruisen in het station te Haacht. De 10390 draagt de film M (Brussel - Mechelen).