

# ONZE BUURTSPORWEGEN

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

## Vijftig jaar geleden

# De N.M.V.B. stelt de eerste benzo-elektrische rijtuigen in dienst

In het n° 12 van « Onze Buurtspoorwegen » (maart 1948) verscheen reeds een artikel, gewijd aan deze « Benzo-elektrische » rijtuigen. Het eerste prototype, de 9336, werd beproefd in 1908. Na deze proeven, die twee jaar duurden, werden op 8 januari 1911 acht automotrices van hetzelfde systeem, van de Luikse ingenieur H. Pieper, in dienst gesteld.

Op het ogenblik van de vijftigste verjaring van het in dienst stellen van deze rijtuigen kwam ons de foto in handen welke wij in deze bijdrage afdrukken. Zij toont een automotrice te Waterloo, vóór 1914.

Keren wij nu een halve eeuw terug en zien wij in welke omstandigheden deze eigenaardige technische proef werd verwezenlijkt. In 1910 had te Brussel een tentoonstelling plaats en te dezer gelegenheid werd de eerste elektrische buurtlijn Brussel - Midden-Hut versterkt en beschikte men over 34 elektrische motorrijtuigen. De baanvakken Hut - Waterloo en Hut - St-Genesius-Rode werden nog met stoomtreinen geëxploiteerd.

Op 8 januari 1911 werd dan een dienst ingewijd, die verzekerd werd met een nieuw type automotrices. Zij hadden :

1° een explosiemotor waarvan de kracht berekend werd voor het normaal vermogen in vlakke ;

2° een shunt-dynamo gekoppeld aan een bufferbatterij van accumulators en vastgezet op dezelfde as als de explosiemotor.

Om te starten zond men de stroom, komende van de accumulatorbatterij, in de generator, die draait als elektrische motor en de benzo-elektrische motor bewoog. Op vlak terrein werkte de benzinemotor alleen en om te remmen, in de afdalingen of aan de halten, leverde de generator stroom om de batterijen te herladen. Het is, al werkend op het magnetisch veld, dat men de snelheid van de motor of de lading van de generator deed veranderen naar gelang de kracht, die geëist werd door de geleider. De carburator was het essentiële element voor de automatische werking van de automotrices ; inderdaad indien het voertuig moest vertragen of een helling afrijden, sloot de toevoer van de benzinemotor af en automatisch werd de remmende kracht voortgebracht door de dynamo, die werkt als generator en de accu's laadt.

Het systeem, ontworpen door H. Pieper, was uiterst vernuftig maar het

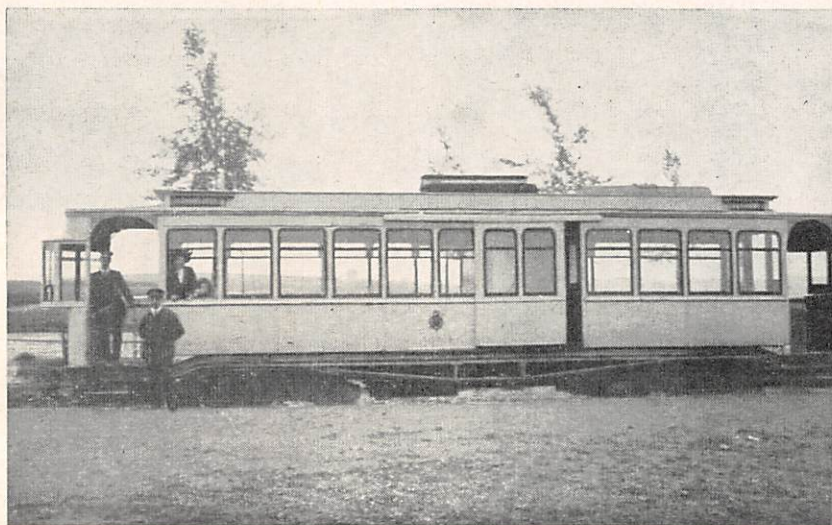
was vooral interessant op heuvelachtige lijnen ; wat men aan elektriciteit in de accumulators recupereerde in de dalingen werd gebruikt bij het stijgen.

Vanaf 1 februari 1911 tot april 1916 werd de exploitatie overgelaten aan de « Cie Internationale de l'Electricité de Liège ». Een schikking, getroffen met de exploitant van de lijn Waterloo - Mont-St-Jean, liet toe de stoomdienst op dat baanvak af te schaffen en gedurende een bepaalde tijd de dienst te verzekeren met benzo-elektrische rijtuigen ; zij werden eveneens gebruikt voor het inleggen van een aantal treinen op het baanvak Waterloo (Monument Gordon) - Eigenbrakel (Station).

Na de eerste wereldoorlog, vanaf 1920, kocht de maatschappij Electrobél het brevet « Pieper » en na een akkoord met de N.M.V.B. (onder de vorm van het betalen van een vergoeding) werd een motorrijtuig, systeem Pieper, in dienst gesteld op de lijn Dilbeek - Ninove. Op dat motorrijtuig, type II, werd de kettinggeleiding van 1911 vervangen door kegelvormige raderen ; maar op dat ogenblik waren de benzinemotors nog niet wat zij thans zijn en de proefneming moest worden opgegeven.

Men mag dus zeggen dat in 1911 wij de eerste thermo-elektrische motorrijtuigen in Europa hebben geëxperimenteerd. In 1932 werden in de werkhuizen van de Eloystraat te Brussel nog twee thermo-elektrische spoorauto's gebouwd ; de A.R. 40 en 41. Deze spoorauto's, die uitwendig niet te onderscheiden waren van de andere van hun reeks, werden in beweging gebracht door een benzinemotor Minerva, gekoppeld aan een generator, die slechts een motor M.T.V. 525, gewijzigd door A.C.E.C., had. De twee tractiemotors waren M.T.V. 205. Het gewicht van deze A.R.'s en de te zwakke benzinemotor hebben niet toegelaten de begonnen proefnemingen voort te zetten op heuvelachtig terrein zodat zij naar Turnhout werden gezonden.

Graag bezorgen wij aan onze lezers, die meer inlichtingen over de werking van de benzo-elektrische motorrijtuigen wensen, het nummer 12 van « Onze Buurtspoorwegen », waarin een uitgebreide beschrijving verscheen van de werking van deze rijtuigen.



Een benzo-elektrisch rijtuig te Waterloo. Op het balkon de ontvanger Ch. Moeremans, overleden, en vooraan de bestuurder M. Volckaerts.

### ONZE VOORPAGINA

Dat eigenaardig effect van licht en schaduw toont de silhouet van een verlichte tram n° 53 aan het eindpunt, genaamd « Point du Jour », te Mont-sur-Marchienne.

Deze tram rijdt van « Point du Jour » naar Goutreux, over Charleroi-Zuid en Marchienne (Etat).

(Foto Bazin.)

### Onze Buurtspoorwegen

Tweemaandelijks tijdschrift uitgegeven door de N.M.V.B.  
Aangesloten bij de Vereniging  
van Belgische Personeelsbladen

Redactie : Wetenschapsstraat, 14, BRUSSEL 4  
Tel. : 11.59.90 — Post : 135 — Postrekening : n° 32 27

Oplage :  
Nederlands : 6.800 ex. — Frans : 6.000 ex.

# De Overstromingen en onze Diensten



De tram 92 Charleroi - Marchienne-au-Pont - Anderlues - Thuin moet te Marchienne-au-Pont terugkeren. Rechts bemerkt men een bootje van de genie waarmede de bevoorrading verzekerd wordt van de bewoners van de aanpalende straten.

Op het ogenblik dat deze regels verschijnen zullen de Samber en de Maas reeds hun normale loop hernomen hebben, na verslagenheid te hebben verwekt in duizenden gezinnen.

Wij hebben ons ter plaatse begeven om na te gaan op welke wijze onze exploitatie in de Groep Henegouwen het hoofd heeft kunnen bieden aan een toestand, die in de streek van de Beneden-Samber, talrijke diensten in de war had gebracht.

Op woensdag 1 februari, 's morgens, werd het bureau van de beweging te Charleroi verwittigd dat de tramlijn onderbroken was te Bomerée en dat autobusdiensten opgehouden werden te Aiseau, Tamines, Moignelée en Farcienes, ingevolge het buiten haar oevers treden van de Samber. Dezelfde dag, om 18 h, werd vernomen dat de dijken van de Eau-d'Heure doorgebroken waren en dat het water Marchienne-au-Pont blank zette en vooral de steenweg op Bergen. Hierdoor werd de doortocht van de trams, komende van Montignies en Anderlues (90-92-31) en van La Louvière (82), verhindert. In normale omstandigheden rijden al deze trams tussen Marchienne-au-Pont en Charleroi met een tussenpoos van 5 minuten; bovendien waren alle autobusdiensten, die het zuiden en het oosten van Charleroi bedienden, door de water-vloed onderbroken.

Het was de taak van de heer Hanicq, dienstoverste eerste kl., de heer Monoyer, bewegingsoverste eerste kl. en de heer Queriat, bewegingsoverste tweede kl., in enkele uren de nodige schikkingen te treffen om de

diensten om te leiden, het overstappen van de reizigers te verzekeren, de verbindingen te herstellen en een pendeldienst in te richten.

Zij dienden zich eveneens op de hoogte te houden van het dalen en stijgen van het waterpeil waardoor zij verplicht werden, 's nachts, de reiswegen te gaan verken- nen. Dit alles legde noodzakelijk bijgevoegde prestaties op en de heer Hanicq bracht hulde aan de geest van samenwerking van het personeel. Al de agenten, die hun



Te Farcienes. De straat, die door onze autobus wordt gevolgd, werd blank gezet.



Het overstappen van de reizigers had plaats op de markt te Marchienne-au-Pont.

gewone rustdag hadden, hebben hun diensten komen aanbieden.

De dagbladen spraken herhaalde malen van het « overstromingsfront » en wij kunnen er aan toevoegen dat de « commandopost » van de buurtspoorwegen in Charleroi een grondige kennis moest hebben van een uitgestrekt gebied daar het meermaals gebeurde dat een autobusbestuurder, om 10 h 's avonds, telefoneerde : « Chef, ik bevind mij te X, het water heeft de weg overspoeld, wat moet ik doen ? ». Men diende dus deze plaats te lokaliseren op de kaart, en een nieuwe reisweg aan te duiden om de terugkeer van het voertuig en het personeel te verzekeren en de uurrooster voor de volgende dag op te stellen.

Tussen Charleroi en Marchienne werd een pendeldienst ingericht met drie autobussen, met een frequentie van 10'. Op donderdag 2 februari konden talrijke auto- busdiensten hersteld worden.

# De lijn

# « O »

# maakt



# plaats voor de autobus

De tram « O » aan het eindpunt voor de gebouwen van het Koninklijk Weerkundig Instituut.

In 1910, werden, op de hoogte van St-Job, de gebouwen ingewijd van het Koninklijk Weerkundig Instituut. Het was de toenmalige directeur, de heer J.-C. Houzeau, die de overbrenging naar Ukkel had voorgesteld van het oude observatorium, opgericht door de beroemde sterrekundige Quetelet op de hoek van de Kruidtuin- en Bischoffsheimlanen.

Hij had een stille en afgelegen plaats gekozen op een hoogte in de omgeving van Brussel; het was een bosachtige streek, gelegen op ongeveer twee uur gaans van het centrum van de hoofdstad.

Het is slechts in 1913 dat de geleerden, die de nacht doorbrachten met het oog aan de telescoop, het instituut met de tram konden bereiken.

Inderdaad, de lijn « O » is slechts een uitbreiding van de lijn Brussel - Waterloo zodat, bij het opmaken van de geschiedenis van de lijn, wij moeten teruggaan tot de aanleg van de eerste lijnen, die doordrongen tot in de hoofdstad. In ons nummer van juli-augustus 1954 (n° 51) gaven wij reeds de geschiedenis van de lijn Brussel - Hut.

Hier volgen enkele der voornaamste data :

1889. De vergunning werd aangevraagd voor de lijn Brussel - Hut.

1891. Op 21 april werd de vergunning toegestaan en op 1 oktober werd het baanvak Rouppeplein - Groene Jager geopend met stoomtractie.

De exploitatie werd toevertrouwd aan de S.A. pour l'Exploitation des Voies ferrées en Belgique.

1892. De N.M.V.B. deed een vergunningsaanvraag voor een lijn naar Ukkel (Globe) en vanaf dat ogenblik werd de mogelijk-

heid onderzocht de elektrische tractie toe te passen op de lijn Brussel - Groene Jager en op de gevraagde aftakking naar Ukkel.

1894. De bouw van het baanvak Groene Jager - Kleine Hut was voltooid op 17 januari maar de sterke helling van de weg liet het gebruik van locomotieven niet toe, zodat slechts op 1 oktober de lijn werd geopend met elektrische tractie.

Het volgende jaar deelde de minister ons mede dat de uitbreiding naar Ukkel (Globe) toevertrouwd werd aan de Cie des Tramways Bruxellois.

1907. Een nieuwe vergunningsaanvraag werd ingediend voor een lijn, genaamd « Uitbreiding van de Groene Jager naar de Sterrewacht ». In 1908 besloot de Provincieraad van Brabant de onderschrijving van haar aandeel uit te stellen en het project werd tijdelijk opgegeven daar er sprake was van een ander tracé.

Het valt niet te betwijfelen dat er in die tijd een verbetering werd gevoerd tot het bekomen van de tramlijnen, die vertrokken in de voorsteden in de richting van het stadscentrum.

Alzo werd in 1911 de vergunning gevraagd van de uitbreiding « Ma Campagne » - Sterrewacht. Zij werd twee jaar later toegestaan en in 1913 kon men van uit Brussel de Sterrewacht per tram bereiken.

Deze elektrische lijn heeft dus 48 jaar bestaan en men kan zonder twijfel zeggen dat zij aanzienlijk heeft bijgedragen tot de ontwikkeling van deze wijk van Ukkel.

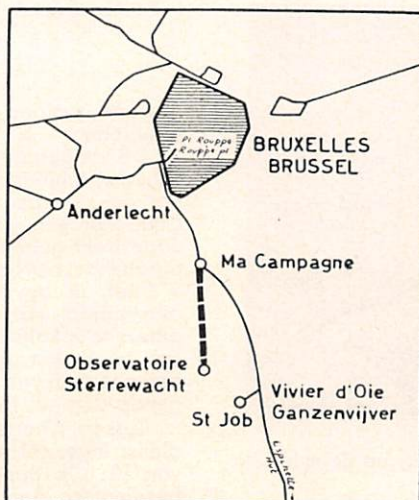
\*\*

Op een honderdtal meter voorbij de halte « Ma Campagne » verlaat de tram, voor de Sterrewacht, de lijn Brussel - Waterloo en slaat de Franz Merjaystraat in. Spoedig wordt het Brugmannplein bereikt, waar zich de kliniek van het Rood Kruis van België bevindt en waarvan vele bezoekers dagelijkse cliënten zijn van onze lijn.

De lijn kruist achtereenvolgens de Molièrelaan en de Winston Churchill laan, de vroegere Longchamps laan. In het begin van de exploitatie lag er tot hier een dubbel spoor en werd het enkelspoor vanaf de Montjoielaan tot aan de Sterrewacht; het tweede spoor werd slechts geleidelijk aangelegd naarmate de Brusselsestraat werd verbreed. Na de eerste wereldoorlog werd deze straat herdoopt in Edith Cavellstraat, naar de Engelse verpleegster, die werd aangehouden in de kliniek gelegen in deze straat en die in 1915 werd gefusilleerd.

Op de Houzeaulaan, tussen Groeselenberg en het eindpunt aan de Sterrewacht, werd de dienst steeds verzekerd over één spoor, zonder signalisatie, die trouwens overbodig was.

Het oorspronkelijk materieel bestond uit motorrijtuigen met banken,



geplaatst onder de vensters (n° 9025 tot 29-9050 en 9051); in 1931 werden zij overgebracht naar de kustlijnen waar zij dienst deden op de stadslijnen van Oostende en in het seizoen te Knokke - Oosthoek (Siska); de 9028 werd afgestaan aan de dienst W en W te Eupen. Deze rijtuigen werden in 1932 afgebroken.

Anderzijds heeft de lijn « O » steeds het voorrecht gekend het actieterrain te zijn geweest voor de proefnemingen met nieuwe rijtuigtypes, die in de werkhuizen van Kuregem werden gebouwd; zij heeft de verscheidene prototypes gekend, die geleid hebben tot de bouw van het motorrijtuig type « N ».

De foto op deze bladzijde geeft een juist beeld van Ukkel in 1912. De Brusselsestraat is zeer smal en de oude



Deze reproductie van een prentbriefkaart van 1912 toont de herberg « In den Hoef », in de Brusselsestraat te Ukkel.



Deze foto werd op dezelfde plaats genomen in 1961.

bewoners uit de omgeving herinneren zich nog zeer goed de prachtige linde, die moest omgehakt worden ten einde de tramsporen te kunnen aanleggen.

Vorbij de Longchampslaan was deze straat slechts afgezoomd met enkele zeldzame, kleine huisjes waar schilders en beeldhouwers hun werkplaatsen hadden; bloemisten en boomkwekers hadden er hun velden en boomgaarden.

Op de hoek van de Langeveldstraat stond er een zeer oude en schilderachtige herberg « In den Hoef », die nu nog bestaat. Zij was het doel van de wandelingen van de kleine burgerij en de renteniers en de talrijke kunstenaars uit de omgeving hielden er hun bijeenkomsten. De herberg, die dateert uit 1627, werd onlangs ingericht als een typisch spijshuis.

## DE WEGVEILIGHEID

Twee maand geleden werd een autobus (wij leggen er de nadruk op dat het geen voertuig van de N.M.V.B. was), aan een overweg, gegrepen door een trein en over een lengte van 70 m meegesleept; de autobus reed tegen 30 km/h terwijl de toegelaten snelheid, aan een overweg, 40 km/h bedraagt. Deze onbewaakte overweg is voorzien van automatische signalen, licht- en geluidssignalen, maar niet van automatisch werkende gedeeltelijke sluitbomen. Een rood flikkerlicht en een geluidssignaal verbieden de doortocht; een wit flikkerlicht laat de doortocht toe.

De autobus is de overweg opgereden wanneer het rood flikkerlicht en het geluidssignaal de overtocht zouden verboden hebben.

Op dat gebied zijn de getuigenissen formeel. Van zijn kant verklaart de autobusbestuurder niets gehoord te hebben (terwijl het bewezen is dat het geluidssignaal op 100 m kan gehoord worden in een auto met gesloten ramen). Hij bevestigt anderzijds een groen signaal te hebben gezien, terwijl het lichtsignaal, of rood, of zwart, in geval van ontreddering, maar nooit groen kan zijn.

Het bijzonderste verwijt, gericht aan de bestuurder, is het feit dat hij de overweg overschreden heeft aan 30 km/h.

De wetgeving betreffende het oversteken van een overweg is zeer streng en zeer nauwkeurig. Er wordt een onderscheid gemaakt tussen een overweg voorzien van sluitbomen en deze die eenvoudig beschermd wordt door een licht- en een geluidssignaal.

Alzo vermeldt hoofdstuk II, paragraaf III, artikel 17, van het Koninklijk Besluit van 18 oktober 1957, betreffende de signalisatie van de overwegen en de kruisingen van de openbare weg door spoorwegen :

« Het is aan alle weggebruikers verboden zich op een overweg te begeven in een van de volgende gevallen :

- a) wanneer de sluitbomen in beweging of gesloten zijn ;
- b) wanneer een rood knipperlicht brandt ;
- c) wanneer een geluidssignaal in werking is. »

Er is dus geen betwisting : van het ogenblik dat een rood licht brandt MOET men stilstaan.

Het vonnis is nog niet geveld, overigens dat belangt ons niet aan, maar wat wij kunnen bevestigen, aan de hand van de gegevens van het onderzoek, is dat de bestuurder niet alle voorzorgen heeft genomen, die nodig waren bij het oversteken van een overweg.

\*\*

Stellen wij daarentegen het verhaal van een authentiek feit, dat zich heeft voorgedaan in Frankrijk. Het is een bewijs dat de raad « Kijkt eerst links en dan rechts » nog steeds geldig blijft.

Een bestuurder, belast met het vervoer van scholieren, vertrok in een dorpje in de Pyreneeën met zijn autobus, waarin 28 kinderen hadden plaats genomen. Het was nog donker maar deze bestuurder deed dagelijks dezelfde weg. Hij weet dat hij een overweg gaat kruisen en dat op deze spoorlijn slechts drie treinen per dag rijden. Hij kent de uren van de doortocht en er passeert NOOIT een trein op dat ogenblik van de dag. Nochtans vertraagt hij en op vijf meter van de sporen gekomen ziet hij **naar links en naar rechts**. Op dat moment bemerkt hij een donkere massa, die in snelle vaart aankomt.

Hij remt, de kinderen worden door mekaar geschud, maar de autobus komt tijdig tot stilstand. Een wagon, die door eigen middelen in beweging was gekomen, naderde met grote snelheid.

De bestuurder was gedurende twee dagen onder de indruk van het voorval.

Wij zouden kunnen zeggen dat, uit het oogpunt van de wet, hij slechts zijn plicht heeft gedaan. Tot daar, maar het is nochtans zijn zin voor verantwoordelijkheid, die gezegevierd heeft op de gewoonte en het alledaags gedoe, en die hem er toe aangezet heeft uit te kijken wanneer hij ZEKER was dat er op dat uur geen trein passeerde.

Deze voorzichtigheid verdient een eresaluut.

Voor U, mevrouw

## Zult U er over spreken met uw man ?

Geachte Mevrouw,

Ik veroorloof mij de eerbiedige vrijheid mij tot U te richten.

Uw echtgenoot kent mij, maar U kent mij waarschijnlijk niet.

Wees evenwel gerust. Ik tracht niet U iets te verkopen, ik verzoek niet om een inschrijving voor een welkdanige verzekering, ik vraag geen geld, maar ik zou gewoon willen dat U mij zoudt helpen om de veiligheid van Uw man te verzekeren bij het werk en op de weg naar het werk.

Ik ken Uw echtgenoot sinds lang, ik ken hem misschien langer dan U hem kent. Hij is een braaf man, die van zijn werk houdt, die zijn geld niet weggooit, die er genoeg aan beleeft thuis allerlei kleine werkjes op te knappen, die houdt van huiselijke gezelligheid.

Hij leeft voor zijn vrouw en zijn kinderen die hij aanbidt. Maar wat U wellicht niet weet, is dat hij niet steeds voorzichtig is op het werk. Hij volgt niet altijd mijn raad.

Bijvoorbeeld, hij zal nalaten zijn veiligheidschoenen aan te trekken omdat hij ze vergeten heeft in de kast van de kleedkamer, hij zal slijpen zonder bril omdat het zó klaar is.

Kijk, vóór enkele dagen, heb ik hem zien werken op een ladder die klaarblijkelijk te kort was. Hij liep kans een lelijke val te doen. Ik heb hem gezegd dat hij geen akrobaat mocht spelen, en heb hem een langere ladder gegeven die zich op twintig passen van hem bevond. Hij heeft mij met een brede glimlach geantwoord : « Maar het is om tijd te winnen dat ik het doe. En ook, U ziet het Mijnheer, ik ben er reeds mee klaar ».

Ik merkte wel dat ik hem niet had overtuigd. En dan heb ik hem gezegd dat ik er U zou over spreken. Hij heeft me niet geloofd en is lachend weggegaan.

Maar hij heeft ongelijk gehad mij niet te geloven vermits ik U nu heel het geval vertel.

Beste Mevrouw, ik bid er om, wend al Uw genegenheid,

al Uw invloed aan om Uw man te overhalen, naar de wijze raad te luisteren die ik hem geef. Wanneer U hem 's morgens bij zijn vertrek naar het werk, omhelst, druk hem op het hart : « Papa wees toch voorzichtig ».

Denk aan de ramp die Uw gezin zou treffen, moest ten gevolge van een onvoorzichtigheid Uw man verminkt worden door een ongeval. Uw huidig geluk zou verwoest, de toekomst van Uw kinderen ernstig in gevaar worden gebracht.

Zeg hem dit alles, met genegenheid, met geduld en met overtuiging.

Beste Mevrouw, ik weet dat ik op U mag rekenen. Ik ben er van overtuigd dat U het pleit zult winnen. U zult lukken waar ik heb gefaald.

Ik groet U recht hartelijk, Geachte Mevrouw, en betuig U bij voorbaat mijn welgemeende dank.

HOOFD VAN DE VEILIGHEID.

(Overgenomen uit Kroniek Shell.)



Denk niet dat U in een verkeerde autobus zit !!

### GOED BEGONNEN IS HALF GEWONNEN

Daarom is het nodig om PRECIËS op tijd van het beginpunt te vertrekken ; nog meer geldt dat bij eenmanswagens, omdat er daar minder gelegenheid is, om eventuele vertragingen uit te rijden.

Een blik in de afdeling "zwaargewichten" van

# Het Autosalon 1961

Er werd aangekondigd dat er in 1961 geen « zwaargewichten » zouden zijn in het Salon. Nochtans in de twee vleugels, grenzend aan de middenhal, hebben wij enkele autobussen van verschillende merken kunnen bezichtigen.

De firma's Mercedes-Benz en Magerus-Deutz stelden twee voertuigen voor interstedelijk vervoer tentoon. Wij hebben opgemerkt dat de constructeurs van over de Rijn hun autobussen aan de rechterzijde uitgerust hebben met een bagagedrager en dat de zetelbekleding bijzonder verzorgd is.

De Nederlandse firma DAF, die een kleine wagen met revolutionaire principes op de markt heeft gebracht en die reeds gekend is als fabricant van zwaargewichten, presenteerde een autobus, gecarroseerd in België en reeds aangenomen door het Ministerie ; dat rijtuig heeft 40 zitplaatsen en 32 staanplaatsen.

De firma Brossel stelde drie chassis tentoon, wat uiterst interessant was voor de beroepsmensen. Een van deze chassis was van het type met horizontale motor, van achter geplaatst en met pneumatische ophanging. Tien autobussen, uitgerust met een dergelijk chassis, zullen eerlang op onze lijnen in dienst gesteld worden. Dat chassis verschilt nog van de 98 DAR Brossel, waarvan wij honderden exemplaren in dienst hebben, door de volgende bijzonderheden.

De ophanging bevat pneumatische elementen, die toelaten bestendig de hoogte van het voertuig te behouden, onverschillig het gewicht : anderzijds is de radiator van voren

geplaatst. Indien de luchtverplaatsing, ontstaan door de verplaatsing van het voertuig volstaat om het water op de normale temperatuur te houden, draait de ventilator niet, dat zal het geval zijn in de winter. Maar in de zomer zal de omringende lucht een zodanige temperatuur bereiken dat de werking van de ventilator noodzakelijk blijkt. De autonome motor van de ventilator zet zich dan automatisch in werking door de inschakeling van een thermocontact.

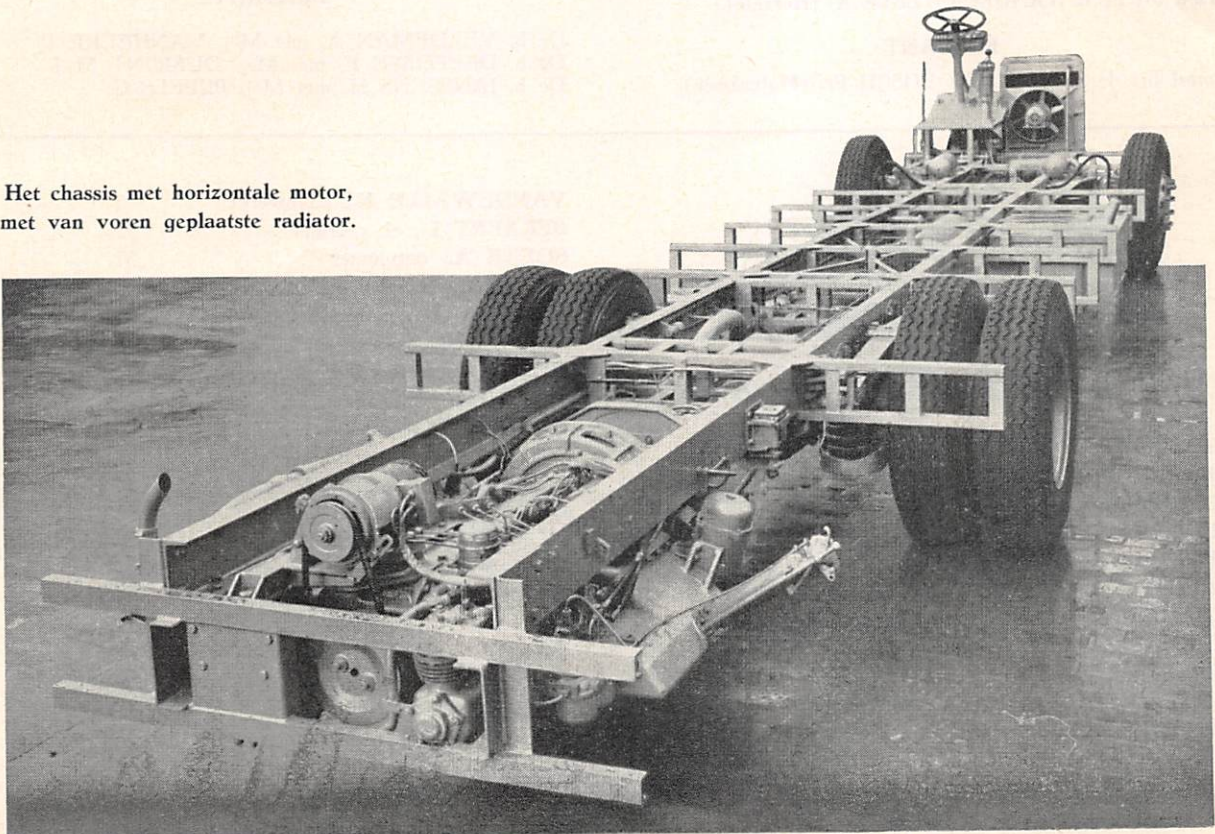
Het koetswerk van deze tien autobussen werd niet uitgerust met een verluchtingsopening terwijl de radiator van voren is geplaatst.

De firma Brossel toonde eveneens een autobus, speciaal bestudeerd voor de behoeften van de Belgische exploitanten. Buiten de kleur van het koetswerk (groen) geleeke dat voertuig veel op onze eigen autobussen wat niet te verwonderen is daar het gebouwd werd volgens de voorschriften genormaliseerd door het Ministerie van Verkeerswezen.

De constructeurs hebben vooral gezocht een lichter type van autobus te maken dan deze die wij gebruiken ; zij zijn ontegensprekelijk geslaagd zonder gebruik te maken van lichte materialen of legeringen. De tarra werd herleid tot 6.910 kg.

Het is mogelijk dat onze toekomstige constructeurs zich zullen laten leiden door deze nieuwe techniek, die er toe strekt het dood gewicht te verminderen.

Het chassis met horizontale motor,  
met van voren geplaatste radiator.



# Nieuws van het Hoofdbestuur en van onze Exploitatiegroepen



## GEBOORTEN

*Nu syt willecome  
Kindje, ons ghebornen.*

### HOOFDBESTUIUR

Mireille bij de h. CLUTS A. (Zaventem).

### ANTWERPEN

Jos bij de h. MOEYERSONS J. (Rumst).  
Hilde bij de h. DE SMET Fr. (Schoten).  
Yvonne bij de h. MOLKENS G. (Rumst).  
Lutgard bij de h. PEETERS Ed. (Brasschaat).  
Daniella bij de h. VANTICHELEN L. (Brecht).

### LIMBURG

Patrick bij de h. VANGENCK J. (Bilzen).  
Freddy bij de h. BECKERS L. (Kwaadmechelen).  
Marjolijn bij de h. VAN DE KERKHOF Fr. (Herselt).  
Anita bij de h. WIJNANTS R. (Kuringen).  
Robert bij de h. VERHAEG J. (Bree).  
Marc bij de h. GILISSEN M. (Rekem).  
Albert bij de h. VANHAM G. (Maaseik).  
Jos bij de h. VANDORMAEL F. (Diepenbeek).  
Erik bij de h. VANHOVE J. (Opitter).

### WEST-VLAANDEREN

Mieke bij de h. DOOM R. (Leke).  
Mieke bij de h. BEKAERT U. (Bissegem).

### OOST-VLAANDEREN

Edwig bij de h. FERKET L. (Laarne).  
Rita bij de h. HEIRMAN R. (Kalken).  
Patrick bij de h. VANDECASTEELE A. (Herzele).

### BRABANT

Chantal bij de h. VAN DEN BOSCH Fr. (Molenbeek).

Jean-Paul bij de h. NEUBOURG N. (Meerbeke).  
Chantal bij de h. CORDIER R. (Nijvel).  
Christiaan bij de h. SEGHERS J. (Pepingen).  
Paul bij de h. BLOMMAERT J. (Londerzeel).  
Marie-Jeanne bij de h. DE VITS R. (Kester).  
Thierry bij de h. ALSTEEN R. (Blanmont).  
Gilbert bij de h. DE GREEF J. (Wambeek-Ternat).  
Martine bij de h. PLETINCKX F. (Gooik).  
Dirk bij de h. HEYVAERT F. (Essene).  
Wivina bij de h. ROELANTS J. (Grimbergen).  
Eric bij de h. CRETEN P. (Orsmaal-Gussenhoven).  
Lutgarde bij de h. EMMERECHEITS F. (Humbeek).  
Pieter bij de h. DERIDEAUX L. (Dilbeek).  
Marc bij de h. WILLEMS F. (O.L.V. Tielt).  
Gerda bij de h. VAN CASTEREN R. (Tremelo).

## HUWELIJKEN



*Vaert wel ende  
levet scone*

### ANTWERPEN

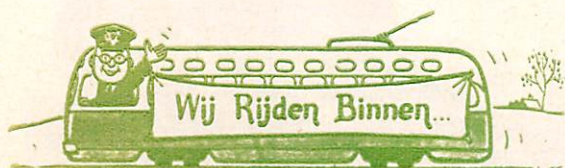
De h. HAESENDONCKX A. met Mej. GOOSSENS M.  
De h. VERHOEVEN J. met Mej. DE RUYSSCHER J.

### OOST-VLAANDEREN

De h. EECKHOUT R. met Mej. HAEGEMAN M.  
De h. VAN DE WALLE G. met Mej. NEYT M.

### BRABANT

De h. VELDEMAN A. met Mej. VANHECKE P.  
De h. DELFOSSE E. met Mej. DUMONT M.-J.  
De h. JANSSENS H. met Mej. PIJPELS G.



## Oprustgestelde Agenten in de Groepen

Maanden nov.-dec. 1960	Dienst-jaren	Groep
VERSCHUEREN A., ontvanger . . . . .	36	Antwerpen
JACQUEMIN A., machinist . . . . .	33	»
PACQUE A., keurwerkman . . . . .	33	»
BOEYKENS C., gesch. werkman . . . . .	30	»
VERELST J., baanwerker . . . . .	29	»
VANAUBEL L., stelpl. overste 1° kl. . . . .	44	Limburg
MARCHAL P., gesch. werkman 1° kl. . . . .	40	»
VAN GILS J., brigadier . . . . .	39	West-Vl.
VANHERWEGHE G., h.-gesch. werkman . . . . .	38	»
STRUBBE J., A.B. geleider . . . . .	38	»
BOENS A., el. geleider . . . . .	37	»
WULLAERT A., baanwerker . . . . .	37	»
COMMEENE H., gesch. werkman . . . . .	36	»

VANDEWALLE K., baanwerker . . . . .	33	»
BEKAERT L., el. geleider . . . . .	32	»
SOETE A., ontvanger . . . . .	32	»
DE VROE G., A.B. geleider . . . . .	27	Oost-Vl.
VERELST F., hoofdontvanger . . . . .	39	Brabant
MOONS N., baanwerker . . . . .	36	»
HERMANS J., hoofdontvanger . . . . .	32	»
TRICOT E., keurwerkman . . . . .	29	»
GEYSSENS A., ontvanger . . . . .	29	»
SCHOETERS J., ontvanger . . . . .	25	»
LAPIERRE L., ontvanger . . . . .	36	Henegouwen
DEVALLEE R., baanwerker . . . . .	27	»
PICARD A., baanwerker . . . . .	44	Namen-Lux.
DEMARTEAU E., brigadier . . . . .	33	»
BAY E., half-gesch. werkman . . . . .	33	»
RICHARD G., brigadier . . . . .	32	»
VANDERUSE C., el. geleider . . . . .	31	»
BENAETS V., ploegbaas . . . . .	47	Luik
VANHAEREN J., brigadier . . . . .	41	»
LUCAS A., gesch. werkman . . . . .	39	»
DESTREE A., half-gesch. werkman . . . . .	34	»
ROBERT E., baanwerker . . . . .	30	»
DEHOSAY A., hoofdontvanger . . . . .	27	»

# MOOIE LOOPBANEN



**G. Vanherweghe.**

Trad in dienst als bankwerker te Kortrijk in 1922. Hij bracht enkele tijd door in de beweging maar eindigde zijn loopbaan in het werkhuis.



**J. Van Gils.**

Is in dienst getreden op 4 april 1922 in het werkhuis van Oostende. Op 1 april 1952 werd hij brigadier benoemd en met deze graad ging hij op rust.



**L. Schollaert.**

Begon op 2 juni 1914 als ontvanger te Oostende. In 1928 werd hij klerk benoemd en vervolgens klerk 1° kl. in 1937. In 1954 werd hij bevorderd tot e.a. klerk.



**A. Degroef.**

Begon op 25 juni 1913 als geleider te Grimbergen. Hij bediende de elektrische lijnen naar de hoofdstad tot bij zijn op pensioenstelling.



**A. Verschueren.**

Trad in dienst op 10 april 1917 als ontvanger te Turnhout, waar hij de stoomdienst, de spoorauto, de elektrische dienst en de autobus heeft gekend.



**N. Moons.**

In 1922 begonnen als baanwerker te Leerbeek, bleef hij steeds gehecht aan de dienst W. en W. van deze stelplaats.



**J.B. Harth.**

Begon als ontvanger te Aarlen in 1911. A.R. geleider benoemd in 1934 werd hij achtereenvolgens hoofdontvanger in 1938 en nadien toezichter te Amberloup in 1943.



**A. Henkinet.**

Begon in 1921 in het werkhuis te Luik-St-Gilles als paswerker. Hij werd brigadier benoemd in 1927. Zijn collega's zullen hem nog lang herinneren als een uitstekend verpleger.



**E. Driesen.**

In 1912 begon hij als bankwerker in het werkhuis van Hasselt. Hij werd werkmeester 2° kl. in 1933, vervolgens meestergast 1° kl. in 1946 en keurmeestergast 1° kl. in 1955.



**E. Marien.**

Is in dienst getreden in 1921 als elektrisch geleider gehecht aan de stelplaats van Charleroi waar hij gedurende gans zijn loopbaan verbleef.



**A. Wullaert.**

Trad in dienst op 1 januari 1919 als baanwerker te Kortrijk. Hij bleef steeds in de Guldensporenstede in dienst van W. en W.



**J. Vanhaeren.**

Kwam in 1917 in dienst als bobineur in het werkhuis van Luik - St - Gilles. Hij werd brigadier in oktober 1918.



**A. Boens.**

Hij trad op 23 januari 1919 in dienst als elektrisch geleider. Gedurende gans zijn loopbaan deed hij dienst op de lijnen van het Kortrijkse.



**L. Lapierre.**

Trad in dienst op 11 maart 1923 als ontvanger. Daar hij gehecht was aan de stelplaats van La Louvière deed hij dienst op al de lijnen van het Centrum.



**J. Strubbe.**

Hij begon zijn dienst op 30 mei 1923 als elektrisch geleider op de lijnen van de kust. Op het einde van zijn loopbaan werd hij autobusbestuurder.

## Hoofdbestuur

De jaarlijkse uitreiking van eretekens had plaats op vrijdag 30 december, op het einde van de namiddag.

In zijn toespraak wenste de heer Directeur-Generaal allen een goede gezondheid en een voorspoedig jaar en nadien ontbood hij achtereenvolgens de ambtenaren en agenten, waarvan de namen volgen. Hij feliciteerde hen persoonlijk en overhandigde het juweel van de onderscheiding, die hen werd toegekend.

Ten slotte verzocht hij te drinken op de gezondheid van de gedecoreerden, waarna enkele onzer vrouwelijke collega's zich belastten met de aanbidding van de traditionele biscuits en sigaretten.

### NATIONALE ORDEN LEOPOLDSORDE.

Officier.

Cobut, E., Hoofdinspecteur.

### Ridder.

Huens J., Inspecteur,  
Felix J., Bureauchef,  
Wilmotte A., Bureauchef,  
Hecq G., Adjunct Adviseur,  
Lindenlauf J., Adjunct Adviseur,  
Van Aenroyde I., E.a. Inspecteur,  
Hemberg J., Bureauchef,  
Ceysens L., Bureauchef,  
Montaigne J., Bureauchef.

### ORDE VAN LEOPOLD II.

Officier.

Tasson W., E.a. Inspecteur,  
Finet E., E.a. Inspecteur,  
Verbeke F., Inspecteur,  
Roland H., Inspecteur,  
Defraigne, Inspecteur,  
Ongena J., Inspecteur.

### KROONORDE.

Ridder.

Vanden Eede A., Inspecteur.

### BURGERLIJKE ERETEKENS.

35 jaren dienst.

Burgerlijk Kruis 1<sup>ste</sup> kl.  
en Buurtspoorwegbrelaque.  
De Boeck J., Hoofdingenieur-  
Dienstchef.

25 jaren dienst.

Burgerlijke Medaille 1<sup>ste</sup> kl.  
Vanderbruggen J., controleur.

Burgerlijke Medaille 2<sup>de</sup> kl.  
Vanderhaegen E., huisbewaarder.

★

Einde december vernamen wij het onverwacht overlijden van de heer H. Moors, agent van de Directie T. De afgestorvene was 61 jaar en kwam in 1948 over van de Groep der Beide Vlaanderen, waar hij in 1928 zijn loopbaan was begonnen.

★

Onze college R. Dutry, die zwaar gekwetst werd bij een verkeersongeval in december 1959, heeft zijn dienst hernomen en iedereen in de Wetenschapsstraat was verheugd hem terug aan het werk te zien.

★

Op 1 januari werd onze collega Leo Maes (Directie P) overgeplaatst naar de groepsdirectie van Antwerpen.



Van links naar rechts : de heren J. Felix, J. Defraigne, L. Ceysens, E. Cobut, G. Hecq, J. Hemberg, J. Lindenlauf, H. Roland, A. Wilmotte.



Van links naar rechts : de heren J. Montaigne, F. Verbeke, A. Vanden Eede, J. Vanderbruggen, J. Ongena, J. De Boeck, E. Finet, I. Van Aenroyde, E. Vanderhaegen.

## Oost-Vlaanderen

### SINT-NIKLAASFEEST.

Op zondag 4 december 1960, ging in de feestzaal van het Gemeentehuis te Ledeberg, in tegenwoordigheid van ruim 500 personeels- en familieleden het traditioneel Sint-Niklaasfeest voor de kinderen der agenten van de Groep Oost-Vlaanderen door.

Na een lustige poppenvertoning heeft Sint Niklaas aan 190 kinderen onzer agenten een mooi geschenk en snoepgoed uitgereikt.

Het feest eindigde met een grote tombola, waaraan als eerste prijs een televisietoestel verbonden was.

### EERLIJKE DADEN.

Een hartelijk proficiat aan de agenten, die gevonden waarden binnen brachten :

Otte G., Deschepper N., Demeester G., Fontenoy R., Vandevelde R.

Bovendien brachten de agenten : Denoyette G., Vandevoorde R., Raemdonck L., Bettens A., Van Oyen, Dewettinck Ir., Vancleemputte J. en Audenaert Pr., sommen binnen beneden de 100 F.

## Brabant

### EERLIJKE DADEN.

De ontvanger Noël, van Chastre, vond een geldbeugel, inhoudende 1.268 F ; L. Leclercq, van Nijvel, een

brieventas met 620 F en R. Delwiche, van Chastre, een brieventas met 1.200 F.

Een paar dagen voor Kerstmis vond ontvanger Van den Cruyce, van Asse, een handtas inhoudende 14.000 F. De eigenaar, van Franse nationaliteit, kon terug in het bezit gesteld worden van deze belangrijke som.

Met genoegen onderstrepen wij deze eerlijke daden.

### TE LEUVEN

Op dinsdag 31 januari jl. ging te Leuven de heer Jordens Jaak, onderdichter, met pensioen. Voorbeeldig en plichtsgetrouw agent, aarzelde hij niet, op 57-jarige ouderdom, nog een auto te leren besturen, om nadien te kunnen fungeren als onderrichter der A.B. bestuurders. Bijna alle A.B. bestuurders te Leuven, er zijn er ongeveer 80, wer-

den door hem aangeleerd. Niets was hem teveel wanneer het ging om de opleiding van zijn bestuurders. Uren en uren offerde hij op om er toch maar degelijke bestuurders van te maken. Zijn heengaan zal te Leuven gevoeld worden en daarom werd besloten dat het geen eenvoudig vertrek mocht zijn.

Het afscheid had plaats in de woning van de heer Van Espen, diensthoofd, wat er een gemoedelijke en familiale sfeer aan gaf.

De heren Verschaeve, hoofdingenieur, Janssens J., e.a. inspecteur, Meerten, technisch inspecteur, Timmermans en Baggerman, diensthoofden, Bauters Leon en Blockx, verkeersoversten, en een 20-tal toezichters en bedienden hadden er van gehouden tegenwoordig te zijn op dat gezellig samenzijn.

Na woorden van lof van de heren Verschaeve en Janssens, werd lezing ge-

geven van de levensgeschiedenis van de heer Jordens, opgesteld door de humoristische schrijver Fernando Terviano, geen onbekende voor het Leuvense personeel. Hierna werden aan de heer Jordens prachtige geschenken aangeboden en een glaasje wijn op zijn verder welzijn geleidigd.

Na afscheid van de heren van de Directie duurde het samenzijn nog verder en werden enkele zelfopgenomen smalfilms vertoond, hetgeen de aanwezigen beviel.

Op zaterdag 4 februari werd de heer Jordens nogmaals gehuldigd, ditmaal door het autobuspersoneel van Leuven. Twee prachtige geschenken werden hem aangeboden. Aan de woorden, daar door eenvoudige mensen gesproken, ondervond men wat het personeel voor hem voelde.

De heer Jordens dankte ontroerd.



De heer J. Jordens omringd door zijn « oud-leerlingen ».

## Antwerpen

### UITREIKING VAN ERETEKENS

Op zaterdag 28 januari had, in de eetzaal van de stelplaats Merksem, de traditionele uitreiking plaats van eretekens.

Tussen de aanwezigen werden o.m. opgemerkt, de heren Vermeire, directeur, Van Habost, hoofdingenieur, Daems, Valgaeren en Keutgens, dienstoversten, en Meijuffer Cornelissens, maatschappelijke assistente.

De harmonie « Verbroedering Tram-personeel » onder de kundige leiding van de heer Laeremans, zorgde van bij

de aanvang voor de gewenste stemming terwijl de heer Jos Hendrickx, met succes optrad als conferencier.

In zijn toespraak dankte de heer Vermeire, in zijn persoonlijke naam en in naam van de heer Directeur-Generaal, de agenten voor hun trouw en hun gehechtheid aan de Maatschappij.

### NATIONALE ORDEN. KROONORDE.

#### Gouden Palmen.

Vanden Broeck J., stationschef 1<sup>ste</sup> kl.; Cleymans J., klerk 2<sup>de</sup> kl.

#### Zilveren Palmen.

Heydens A., gesch. werkmán 1<sup>ste</sup> kl.; Clymans P., hoofdontvanger; Debruyen



Een  
wedervaren  
van



## Controleur SPEURNEUS

**SPEURNEUS :** Wat zeggen uw reizigers zo al van de kaping van die autobus in Parijs?

**ONTVANGER :** Er wordt veel over gepraat, temeer daar wij 's morgens gedeeltelijk ledig rijden en bij het terugkeren onze autobus vanaf het vertrek bijna volzet is.

**Sp. :** Het eigenaardige van het geval is dat de kapers van Parijs geen ruwe metaalbewerkers of dokwerkers waren, maar zachtvaardige bedienden en beminnelijke verkoopsters en dactylo's.

**O. :** Dat optreden heeft evenwel zijn uitwerking gehad daar de maatschappij de diensten heeft aangepast.

**Sp. :** Het gemeenschappelijk vervoer is een zaak, die beweegt en die men van nabij moet volgen.

**O. :** En hoe gaat het anders?

**Sp. :** Eigenlijk weet ik niet goed waarom, maar tot gisteren was ik niet goed gezind.

**O. :** En wat heeft U terug op de been gebracht?

**Sp. :** Ik zal U dat eens vertellen. Gisteren dus, moest ik van 6 h 's morgens een jonge ontvanger-bestuurder volgen. Ik zag aanstonds dat het hem niet erg beviel; zijn gefronste wenkbrauwen, zijn strakke blik en zijn houding zegden genoeg; ik zelf was niet goed geluimd. Het was nog donker wanneer om 7 h 30 twee jongelieden opstapten. Wat mij opviel was hun half gesloten oogleden, doch aanstonds zag ik dat de eerste een witte stok in zijn hand had. Bij het opstappen vertelde hij nog een mop aan zijn kameraad, die er eens hartelijk moest mee lachen. Deze had zijn hand op de schouder van de eerste liggen.

**O. :** Was hij ook blind?

**Sp. :** Ach ja, zodat ik ze naar een plaats gebracht heb bij de ingang. Mijn verbaasde bestuurder keek een ogenblik naar de twee blinden, die blijmoedig naar hun werk gingen. Hij bezag mij, gilmlachte en vertrok zonder een woord te zeggen.

**O. :** Ge hebt allebei een les gehad in optimisme.

**Sp. :** Aan het eindpunt heb ik hem gezegd dat ik op zijn voertuig was om hem behulpzaam te zijn indien het nodig bleek en wij zijn nadien als goede vrienden van mekaar weggegaan.

**O. :** Ik ben er van overtuigd dat, indien ge nog eens met een verkeerd been uit het bed stapt, ge aan de twee blinden van de autobus zult denken.

**Sp. :** Dat is waar. Een van de aangename kanten van onze stiel is dat wij veel zaken leren, dank zij ons dagelijks contact met het publiek.

K., hoofdontvanger; Giebens J., gesch. werkmán 1<sup>ste</sup> kl.

#### Gouden Medaille.

Brandts P., ontvanger; De Wit J., geleider; Luyten J., ontvanger; Selderslaghs P., geleider; Sels A., geleider; Van Ginderen F., geleider Van Kerckhoven L., ontvanger; Verstappen F., geleider; Verstricht F., geleider; Bruggeman J., rangeerder; Claessens F., ontvanger; De Weer M., ontvanger; Gevers K., ontvanger; Hennen J., ontvanger; Lambrechts P., ontvanger; Tourne J., ontvanger; Verbeeck J., ontvanger; Verhulst L., geleider; Vos H., geleider; Wouters Jozef, geleider; Wouters Jan, geleider; Backx J., ontvanger; Van Kerckhoven A., ontvanger; Verreydt C., geleider.

## Limburg

Zaterdag 3 december 1960 herdacht de Vriendenkring « St. Elooi » van het Werkhuispersoneel te Hasselt op plechtige wijze de vijf en twintigste verjaring zijner stichting.

's Voormidags werd een plechtige H. Mis opgedragen die door al de leden werd bijgewoond en tijdens dewelke het eerste vaandel van de kring

#### BURGERLIJKE ERETEKENS.

##### 35 JAREN DIENST.

###### Burgerlijk Kruis 2<sup>de</sup> kl.

Gijsbrechts F., controleur; Weitman G., meestergast 1<sup>ste</sup> kl.

###### Burgerlijke Medaille 1<sup>ste</sup> kl.

Anthonis J., ontvanger, Frans J., el. geleider, Hermans J., ontvanger, Horemans J., el. geleider, Pockele L., gesch. werkmán 1<sup>ste</sup> kl., Schepers P., ontvanger, Struyf F., ontvanger, Van den Langenbergh E., el. geleider, Van Tricht L., remmer, Verreydt C., el. geleider, Vos L., baanwerker, Boden A., hoofdontvanger, De Bruyn A., ontvanger, De Wit B., gesch. werkmán, Galloo G., manoeuvre, Goolenaers F., hoofdontvanger, Goossens A., gesch. werkmán, Krijnen K., baanwerker, Somers F., ontvanger, Stevens J., el. geleider, Van der Biesen T., el. geleider, Van de Zande F., el. geleider, Van Hoof L., ontvanger Van Rompaey R., el. geleider, Vermeersch M., gesch.

personaliteiten en erenodigden. Tijdens het feestmaal werden er ook nog verscheidene toespraken gehouden.

Een reuzetombola (iedereen prijs!) werd gevolgd door het optreden van een variétégroep.

Na het afwerken van dit programma, greep er natuurlijk nog een « naviering » plaats!

werkmán, Verhaegen E., el. geleider, Wuyts D., ontvanger, Verelst J., baanwerker, De Bruyn K., hoofdontvanger, De Herdt J., manoeuvre, Jespers L., el. geleider, Thys F., gesch. werkmán, Tourne J., ontvanger, Van Engelandt J., el. geleider, Wouters J., ontvanger, Bruggeman J., rangeerder, Claes H., el. geleider, Cornelis L., ontvanger, Devos R., gesch. werkmán, Fraeyman A., hoofdontvanger, Sempels L., ontvanger, Van Dyck A., el. geleider, Van Ginneken J., ontvanger, Van Gils H., ontvanger en Veef J., ontvanger.

##### 25 JAREN DIENST.

###### Burgerlijke Medaille 1<sup>ste</sup> kl.

Mevr. Marynen M., Keutgens F.

###### Burgerlijke Medaille 2<sup>de</sup> kl.

Truyen L., Collet C., Van den Avondt J., De Muyer F., Segers F., Claus R., Haesendonckx A., Heulens G., Jacobs F., Kesselaers A., Serneels J., Van Geel G. en Van Haevre E.

## West-Vlaanderen

#### UITREIKING VAN ERETEKENS

Het was op zondagvoormiddag, 11 december 1960, dat de feestzaal van het Strijdershuis te Brugge het toneel werd van de plechtige uitreiking van eretekens aan het personeel.

Omringd van hun familieleden, aanhoorden de laureaten hoe, in zijn toespraak, de Heer Storms, Gewestelijk Directeur, de evolutie schetste die de N.M.V.B. in de loop van de laatste 35 jaren heeft gekend en hoe hij hun feliciteerde voor de inspanningen, die zij zich hebben getroost om zich aan de verscheidene structuurhervormingen te kunnen aanpassen.

Biigestaan door de heren oversten van de Groep, reikte de Heer Storms vervolgens, onder het flitslicht van de fotograaf, de eremetalen en diploma's uit aan 56 agenten terwijl hij voor ieder van hen een speciaal dankwoordje had.

Na het vaderlands lied was het de beurt aan de gekende radio en TV-zanger, Luc Van Hoesselt, die, met een paar liedjes, op slag animo bracht in de feestzaal. Vermelden wij ook de heren Schoonooghe en Schockaert, agenten der stelplaats Assebroek, die zich eveneens niet onbetuigd lieten in het zingen van leuke liedjes en met een zeer geslaagde sketch de feestzitting besloten.

##### 35 JAREN DIENST.

###### Burgerlijk Kruis 2<sup>de</sup> kl.

D'Hondt L., bewegingsoverste 2<sup>e</sup> kl.; Smislaert L., controleur.

###### Burgerlijke Medaille 1<sup>ste</sup> kl.

Aspesslagh E., keurwerkmán; Dedulle O., A.B. geleider; Doom M., gesch. werkmán 1<sup>ste</sup> kl.; Doom V., remmer; Sevenant C., baanwerker; Versmesse J., baanwerker; Vereecke L., baanwerker; Cobbaert C., A.B. geleider; Coopman L., gesch. werkmán; De Vriendt M., A.B. geleider; Dewulf C., gesch. werkmán; Esprit D., A.B. geleider; Huyghebaert C., ploegbaas; Kyndt G., el. geleider; Vandenabeele M., ontvanger; Steen M., gesch. werkmán.



De feestvierenden en de heer burgemeester Bollen op de pui van het stadhuis.

werd gewijd.

Voorafgegaan door een muziekkorps en het vaandel trokken de feestvierenden vervolgens door de stad. Deze optocht leidde langs het stadhuis alwaar de vereniging officieel werd ontvangen door de Heren Burgemeester en Schepenen.

Te 13 h greep in de refter van het werkhuis een korte academische zitting plaats gevolgd door het feestmaal. Aan de eretafel hadden plaats genomen de heer Bleukx, voorzitter van de kring, de heer Van Autgaerden, gewestelijk directeur, de heer Goovaerts, ingenieur, alsmede andere

#### VEILIGHEIDSWEDSTRIJD.

Het werkhuis (onderhoudsafdeling inbegrepen) van Hasselt behaalde de eerste plaats en ontving een « ereprijs met gelukwensen van de Jury » in de veiligheidswedstrijd, die tijdens het laatste kwartaal van 1960 werd ingericht door het Provinciaal Comité Limburg en waaraan een zestiental nijverheidsinrichtingen der provincie Limburg deelnamen.

In 1959 moest de eerste plaats worden gedeeld met een andere deelnemer; thans kwam zij alleen toe aan de werkhuis- en onderhoudsagenten van Hasselt. Proficiat en doet zo voort!

man 1<sup>ste</sup> kl.; Rommelaere A., A.B. geleider; Wybo J., A.B. geleider.

**25 JAREN DIENST.**

**Burgerlijke Medaille 2<sup>de</sup> kl.**

Coppens J., De Zutter J., Hanne L., Vermeulen M., Dalle L., Gekiere M., Pieters P., Pozzolo L., Vanleenhove G., Vermote E.

**NATIONALE ORDEN. KROONORDE.**

**Ridder.**

Cameron G., e.a. klerk; Nys H.,

diensthooft 2<sup>de</sup> kl.; Lebrun O., ontvanger.

**Gouden Palmen.**

Nuytens A., stationschef 1<sup>ste</sup> kl.; Struyf J., steno-dactylo.

**Zilveren Palmen.**

Derre M., gesch. werkmán; D'Haene C., ploegbaas; Mus R., gesch. werkmán 1<sup>ste</sup> kl.; Neyrinck G., brigadier; Schockaert H., gesch. werkmán; Ver-cruysse G., gesch. werkmán 1<sup>ste</sup> kl.;

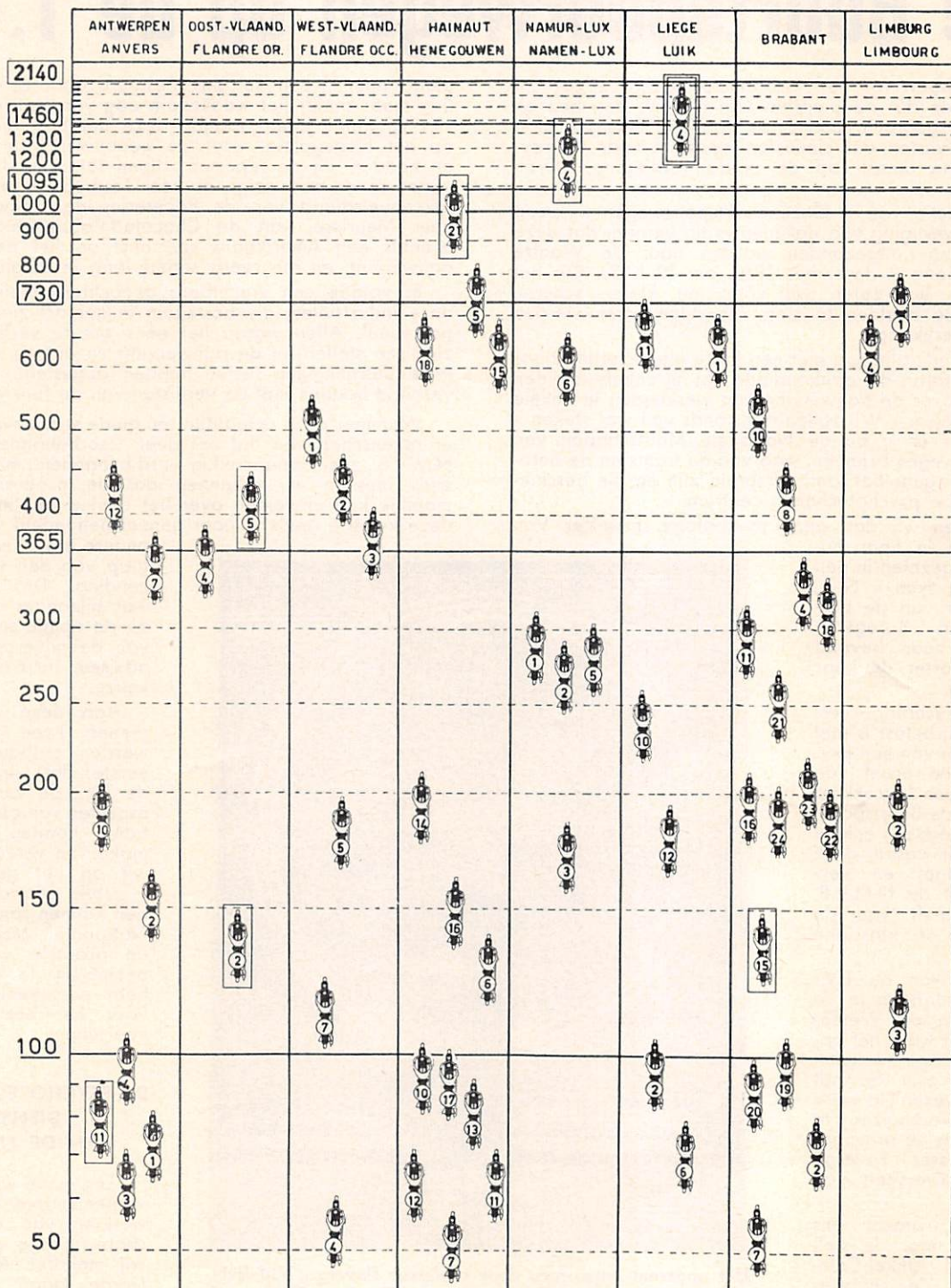
Bolle K., gesch. werkmán; Corveleyn C., gesch. werkmán 1<sup>ste</sup> kl.; Jonckheere L., gesch. werkmán 1<sup>ste</sup> kl.

**Gouden Medaille.**

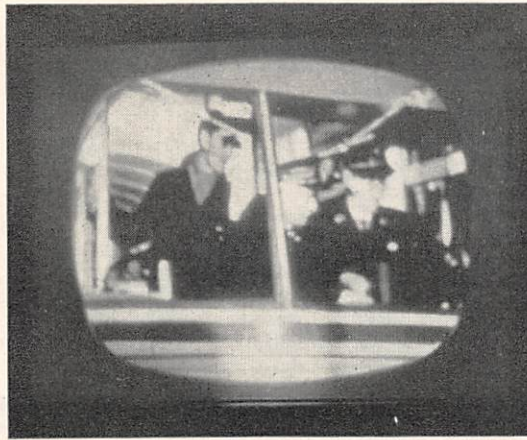
Huyghebaert P., geleider; Ketels J., ontvanger; Claeys M., ontvanger; Commeine E., geleider; De Dulle O., ontvanger; Huys R., ontvanger; Hubert O., geleider; Pynte G., ontvanger; Tratsaert P., ontvanger; Vandekerke G., remmer; Vandenaabeele M., ontvanger; Wieme G., geleider.

# DE VEILIGHEIDSWEDSTRIJD

STAND VAN DE PLOEGEN OP 31 DECEMBER 1960



**Onze  
Beroepskeuze**



**op het  
kleine scherm**

## De Buurtspoorwegen op de T.V.

In het gebouw van het Hoofdbestuur deed het gerucht de ronde dat de diensten van de T.V. een bezoek hadden gebracht aan onze burelen. Slechts enkele ingewijden wisten dat cineasten-reporters naar de psychotechnische dienst, op de zesde verdieping, waren geklommen.

De redactie van « Onze Buurtspoorwegen » kreeg spoedig bevestiging van dat nieuws en vernam dat deze reportage zou uitgezonden worden door de Waalse T.V. op vrijdag 9 december 1960, om 19 h 30. Op het aangeduide uur zaten wij voor het kleine scherm, benieuwd de beelden te zien, die opgenomen werden in onze werkkring.

De uitzending begon met een korte uiteenzetting door de commentator, die aankondigde dat hij enkele beelden zou tonen over de aanwerving van werklieden in enkele grote bedrijven. « Wij zullen aanstonds van wal steken » zegde hij « en u bij de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen brengen, waarvan de trams en de autobussen over gans het land verspreid zijn en die beschikken over een psychotechnisch centrum. »

Zo zagen wij dan onze psychologe, mejuffer Van Lierde, niet in haar bureau, maar gezeten in een motorrijtuig type « N », op de koer van de stelplaats van Kuregem; tegenover haar bevond zich de reporter, die haar ondervroeg.

Onze psychologe vertelde dat zij belast is met het afnemen van een psychotechnische proef van allen, die een betrekking zoeken bij de Buurtspoorwegen. Zij legde in enkele woorden uit waarin deze proef bestaat en verklaarde dat de N.M.V.B. afgezien heeft van de testen met de klassieke apparaten.

Daarna kon de T.V.-kijker doordringen in de lokalen van de Wetenschapsstraat waar het apparaat, dat wij hiernaast afdrucken, zich bevindt en dat verwezenlijkt werd in onze werkhuizen te Luik, volgens de principes van professor Faverge van de Universiteit van Brussel.

De T.V. bracht ons vervolgens naar de stelplaats van Ukkel-Calevoet waar de reporter

plaats nam in een autobus, bestuurd door een beginnende maar onder het waakzaam oog van een instructeur. Het volgende beeld toonde deze autobus, die stilstond op het Flageyplein, vóór de gebouwen van de B.R.T. en konden wij de reporter volgen tot in studio 5. Hier waren reeds aanwezig; de heer Toubeau, hoofd van de personeelsdienst van de Papeteries de Genval en de heer Meurisse, van de Chocoladefabrieken Meurisse, evenals een Amerikaans specialist op het gebied van aanwerving en die reeds sedert lang in België verblijft.

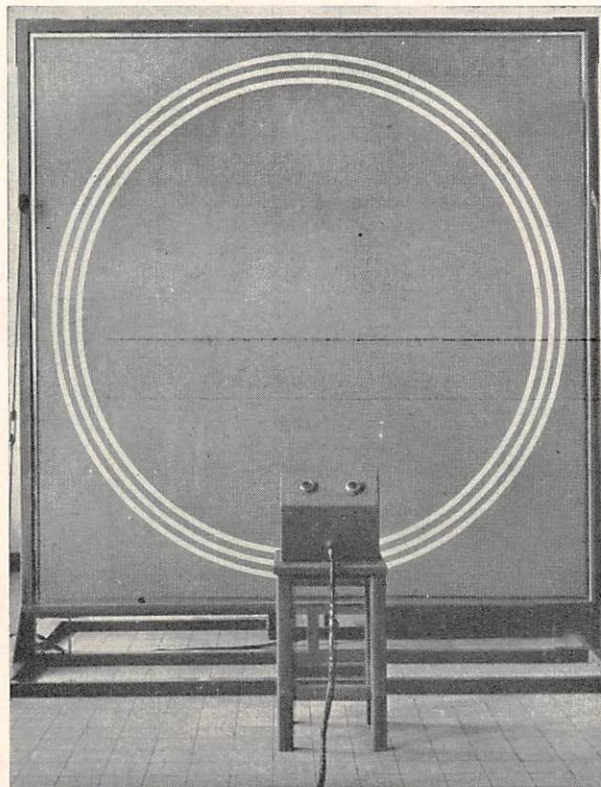
Er volgde een vruchtbare gedachtenwisseling tussen deze industriëlen, die bestendig in contact zijn met hun personeel. Allen waren het eens om te verklaren dat zij eisen stellen bij de aanwerving en dat zij voor sommige betrekkingen testen hebben opgesteld, die nauw verband houden met de vereisten van de functie.

Wanneer deze actualiteit ten einde was gaven wij ons er rekenschap van dat het deel, voorbehouden aan de N.M.V.B., zeer oppervlakkig werd behandeld, maar anderzijds moeten wij erkennen dat de programmaleider moeilijk kon uitweiden over het deel « scholing », daar deze kwestie reeds in haar geheel behandeld werd voor andere nijverheden, in de loop van een vorige uitzending. De reportage was bijzonder interessant bij de opinie-confrontatie van de nijveraars en de adviseur inzake beroepskeuze.

Van deze uitzending dienen twee zaken te worden onthouden; ten eerste, dat wij, dank zij de T.V., de verscheidene aspecten van onze exploitatie konden kenbaar maken en vervolgens dat wij op het gebied van « public relations » hebben kunnen tonen dat de Nationale Maatschappij de grootste voorzorgen neemt bij de keuze van haar personeel, bestemd voor het besturen van voertuigen.

**DE PSYCHOTECHNISCHE  
DIENST  
VAN DE N.M.V.B.**

Ten einde wat meer te vernemen over de huidige werking van onze psychotechnische dienst zijn wij mejuffer A. M. Van Lierde gaan opzoeken



Het apparaat ontworpen door professor Faverge. Vijf lichtpunten verplaatsen zich met een verschillende snelheid op de drie concentrische cirkels. (Foto Roels.)

in haar bureel, waar verleden jaar ongeveer duizend kandidaten, die een betrekking zochten bij de N.M.V.B., zijn gepasseerd.

« Een eerste schifting heeft reeds plaats in de Groep » verklaarde ons mejuffer Van Lierde « en soms zijn de kandidaten, die ons door de gewestelijke Directies worden gezonden, reeds geslaagd in een klein examen voor het besturen van een voertuig. »

« De toekomstige ontvangers-bestuurders maken de meerderheid uit van onze kandidaten daar onze Groepen op het ogenblik bijna geen behoefte hebben aan bedienden of geschoolde werklieden. Wij onderzoeken eveneens de agenten, die reeds in dienst zijn en die geroepen zijn om een autobus te besturen. De recipiendus ondergaat eerst, wat wij noemen « papier-testen », die door hun verscheidenheid toelaten de mogelijkheden van de kandidaat na te gaan. Door deze testen kunnen wij tevens sommige elementaire kennis nagaan, daar wij b.v. elke week kandidaten-ontvangers ontmoeten die niet bekwaam zijn de vier hoofdbewerkingen van rekenen uit te voeren. »

De kandidaat wordt vervolgens voor het apparaat geplaatst, waarover hoger sprake was en dat gebouwd werd in onze werkhuizen van Luik-Sint-Gilles. Hier betreft het een waakzaamheidstest : de kandidaat beschikt over twee drukknoppen : de ontmoetingen en het voorbijsteken van lichtjes, op het scherm, veroorzaken volgens

de gegeven instructies reacties door rechts of links te duwen.

« Zoudt U ons in 't kort willen uitleggen, juffrouw, welke de proeven zijn, die moeten afgelegd worden door de personen, die een betrekking wensen bij de N.M.V.B. ? »

« Deze waakzaamheidstest heeft tot doel de aandacht van de toekomstige bestuurder te meten evenals zijn weerstand tegen de vermoeienis en de eentonigheid. Want onze eerste zorg, in deze selectieproeven, is de veiligheid van de reiziger. Wij zoeken niet naar supermensen of zelfs niet naar volmaakte mensen, maar wij vragen aan onze toekomstige bestuurders zich te kunnen concentreren, uur na uur, op het wegverkeer en dus **steeds aandachtig te zijn.** »

« Blijkt U van **aandacht zonder zenuwachtigheid**, ziedaar hetgeen vereist is voor dat beroep en wij zijn overtuigd dat het apparaat Faverge toelaat de grenzen van de vermoeienis van de aandacht te openbaren. »

« Een groot bijkomend werk staat mij nog te wachten » zegde ons tot slot mejuffer Van Lierde « namelijk het herzien, na drie jaar, van de dossiers van de bestuurders, aangeworven na een psychotechnisch examen, daar ik op dat ogenblik zal trachten de overeenstemming te bestuderen tussen de werkelijkheid en de resultaten van de psychotechnische proef, ten einde deze eventueel te wijzigen. Maar dat is wat anders. »

## PLOEGEN, DIE 100 DAGEN EN MEER BEREIKTEN

Gedurende 1960 hebt U met veel belangstelling de stand van de verschillende ploegen gevolgd.

Op het einde van het jaar zal het U zeker interesseren

het aantal ploegen te kennen, dat 100 dagen en meer heeft bereikt. Onderstaande tabel vermeldt al deze ploegen en zal U toelaten een vergelijking te maken met de andere Groepen.

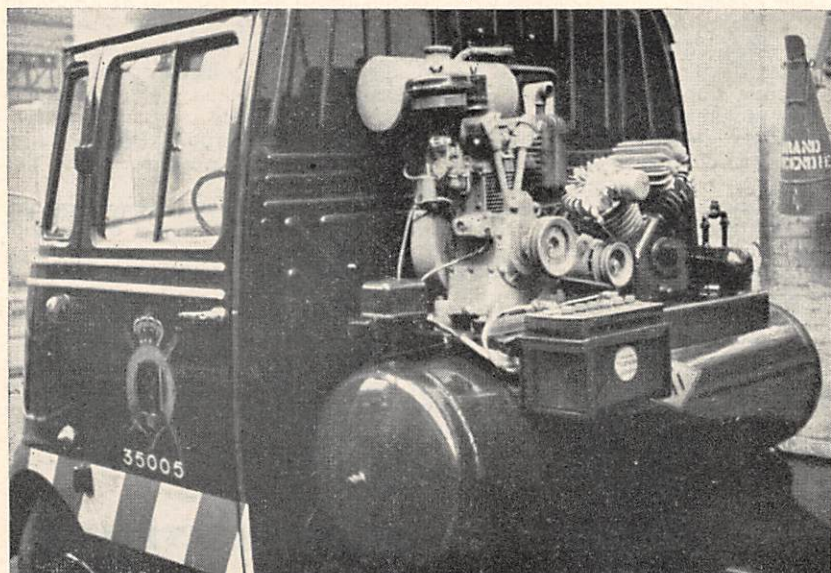
Aantal dagen	100	150	200	250	300	350	400	450	550	600	650	700	800	1050	1200	1450	2100	Aantal ploegen
Gr. Antwerpen . . .	3	1	1		2	1		1										9
Gr. Oost-Vl. . . .			1		1	2	1											5
Gr. Henegouwen . .	1	3	3		3	1	1		1	1	1	1	1	1				18
Gr. Namen-Lux. . .				1	2					1	1					1		6
Gr. Luik . . . . .		1		1	1	1						1	2				1	8
Gr. Brabant . . . .	3	1	5	2	2	2		1	1						1			18
Gr. Limburg . . . .			2									1	1					4
Gr. West-Vl. . . .	1	1	1				1	1	1									6

**Loopt  
geen  
risico's**



**Zet uw  
gezichts-  
scherm op**

## Nieuw materieel voor W. en W.



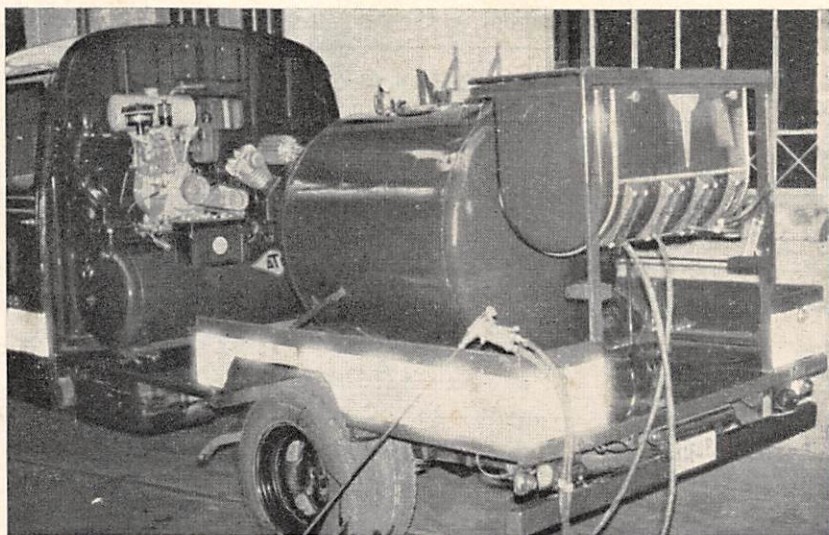
In december 1960 heeft de Directie T. aan de drie Groepen, die nog elektrische lijnen exploiteren, vijf nieuwe voertuigen ter beschikking gesteld voor het kuisen van de wissels door middel van een systeem met lucht- en waterdruk. Deze voertuigen zullen geleidelijk de camions vervangen, die enkele jaren geleden werden aangekocht en waarvan de vergaarbakken een inhoud hebben van 2.500 liter.

De tractiemotor van deze camions is volledig onafhankelijk van de drukinstallatie. De nevenstaande foto toont een compressor, waaronder zich de vergaarbak met samengeperste lucht bevindt, die bewogen wordt door een luchtgekoelde benzinemotor en die een drukking van 12 kg verzekert.

De tweede foto toont het geheel van het voertuig met de watervergaarbak van 925 liter, voldoende voor één werkdag; de lucht wordt onder een minimum druk van 9 kg gehouden en een reductieklep herleidt deze druk tot maximum 1 kg in de watervergaarbak.

Op het voorplan ziet men het pistool en de besprenkelingsstok, waarvan het uiteinde geplooid is om de bodem van de wissel af te schrappen door het vuil met kracht te verwijderen.

Deze voertuigen zijn, in het drukverkeer op onze wegen, handiger dan de vorige en kunnen gemakkelijker uitwijken. Bemerkt het effect van de fotoflash op de scothbanden, die in de duisternis de terugkaatsing van het licht van de schijnwerpers veroorzaken.



## Bietennoogst



Deze foto werd genomen op 31 oktober 1960. Een spoorautotractor trekt drie wagens, geladen met suikerbieten, naar Tienen. Op het achterbalkon van de pakwagen houdt de treinwachter zich klaar om de handrem te bedienen.

De bietencampagne van 1960 is bijzonder geslaagd, in verhouding met de vorige jaren.

Zo vervoerden wij in

**1959**

Bieten . . . 3.828 wagens van 10 T.  
Pulp . . . 1.482 wagens van 10 T.

**1960**

Bieten . . . 6.209 wagens van 10 T.  
Pulp . . . 2.389 wagens van 10 T.

Dat vertegenwoordigt een verhoging van 60 t.h.; daar de bebouwde oppervlakte dezelfde is gebleven is deze verhoging te danken aan de kwaliteit en de dikte van de bieten.

(Foto F. van Dam.)

RUSTOORD VAN HET PERSONEEL  
DER N.M.V.B.

V.Z.W.

VERLOF 1961 - RUSTOORDEN TE WENDUINE EN KOKSIJDE

Het verlof 1961 staat voor de deur en de tijd van plannen maken is aangebroken.  
WAT KAN HET RUSTOORD BIEDEN ?

I. Een verblijf in appartement te Koksijde, Dorlodotlaan, 19.

- Aantal appartementen : 3

- Volledige inrichting voor 8 personen per appartement.

Warm en koud water - Mogelijkheid tot verwarmen (vulhaard).

- Verhuringsvoorwaarden :

Verplichte minimumduur van het verblijf : 2 weken (van zaterdag namiddag tot zaterdag voormiddag).

Buiten het zomerseizoen worden, in de mate van het mogelijke, verblijven van meer dan 2 weken toegestaan.

- Prijs: zomerseizoen (17 juni - 2 september) : 1.200 F voor 2 weken.

buiten deze periode : 800 F voor 2 weken

1.500 F voor 1 maand.

Deze prijzen omvatten de levering van lakens en het water- en electriciteitsverbruik. Het verbruik van gas wordt tegen de officiële prijs aangerekend.

De verblijfstaking is ten laste van de huurder.

OPEN GANS HET JAAR.

II. Een verblijf in appartement te Wenduine, Driftweg, 15.

- Aantal appartementen : 3

- Capaciteit per appartement : 6 personen.

Mogelijkheid tot beperkte verwarming van de keuken (gasradiator).

- Verhuringsvoorwaarden :

Mogelijke duur van het verblijf :

- tijdens het schoolverlof: maximum 8 dagen (van zaterdag namiddag tot volgende zaterdag voormiddag).

- andere maanden : volgens de beschikbaarheid van de appartementen.

- Prijs: zomerseizoen (17 juni - 2 september) : 450 F per week.

buiten deze periode : 400 F per week.

Mogelijkheid tot combinatie "pension-appartement".

De aangegeven prijs omvat dezelfde prestaties als deze voorzien voor Koksijde.

De appartementen te Wenduine zullen ter beschikking van het personeel zijn vanaf de maand mei tot einde september 1961.

### III. Een verblijf in pension te Wenduine.

Uitstekende en copieuze maaltijden - Verzorgde bediening.

- Kamers met 1, 2 of 3 tweepersoonsbedden en eventueel bijgeplaatste kinderbedden, naargelang de samenstelling van het gezin.

In de kamers met meerdere bedden zijn scheidingspanelen aangebracht.

- Netto-prijzen van het volledig pension :

Per week (eerste maaltijd zaterdagavond, laatste maaltijd volgende zaterdagmorgen). De facultatieve maaltijd van zaterdagmiddag - alleen mogelijk bij vertrek of bij verlengd verblijf - wordt afzonderlijk aangerekend.

Volwassenen en kinderen ouder dan 16 jaar . . . . .	800 F
Kinderen van 15 tot 16 jaar . . . . .	750 F
Kinderen van 11 tot 14 jaar . . . . .	600 F
Kinderen van 7 tot 10 jaar . . . . .	450 F
Kinderen van 4 tot 6 jaar . . . . .	350 F
Kinderen van 2 tot 3 jaar . . . . .	250 F
Kinderen minder dan 2 jaar . . . . .	150 F

De verblijven mogen niet onderbroken worden, tenzij om zeer ernstige redenen en mits voorafgaandelijke toelating van de directie.

Verblijven van enkele dagen worden slechts toegestaan in de mate dat kamers beschikbaar blijven na toekenning van de verblijven voor een volle week.

Mogelijke duur van het verblijf: volgens de beschikbaarheid van de kamers.

### IV. Autocardienst Brussel - Oostende - Wenduine - Brussel.

Een autocardienst zal ingericht worden van het ogenblik af dat een voldoende aantal aanvragen voor deze rit zal ingekomen zijn. Vertrek uit Brussel omstreeks 10.30 h., terug te Brussel omstreeks 16.30 h.

De agenten, die zich niet naar het Rustoord begeven, kunnen voor hun verplaatsing naar de kust gebruik maken van de car voor zover plaatsen beschikbaar zijn.

Verdere richtlijnen worden tijdig ter kennis van de agenten gebracht.

### V. Wat moet men doen om in aanmerking te komen voor een verblijf in het Rustoord ?

Het bijgaand aanvraagformulier juist en volledig invullen en het naar het aangeduid adres sturen vóór de volgende uiterste data:

- a) voor een verblijf in de maanden juni en juli: vóór 1 mei;
- b) voor een verblijf in de maanden augustus en september: vóór 1 juni;
- c) voor een verblijf in de andere maanden: 14 dagen vóór de aanvangsdatum van het aangevraagde verblijf.

Onmiddellijk na het inkomen van de aanvraag wordt de ontvangst ervan aan de aanvrager gemeld. Het definitief gevolg wordt na het verstrijken van de uiterste inschrijvingsdatum medegedeeld.

EEN GOEDE RAAD : - Let op de uiterste data voor indiening van de aanvraag.

GEPENSIONEERDE : Neem uw verlof buiten de schoolvakanties.

DE VERENIGING VERZEKERT U EEN AANGENAAM VERBLIJF.

