

# ONZE BUURTSPoorWEGEN

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

## 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 - P.C.R. : 32.27

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

## Lees in dit nummer

|  |    |
|--|----|
| Knipsels uit het jaarverslag . . . . .   | 3  |
| De abdij van O.L. Vrouw ter<br>Duinen te Koksijde . . . . .                                    | 5  |
| De toeristische rondrit van de Se-<br>mois . . . . .   | 6  |
| Het vraagstuk van het verkeer en<br>het parkeren te Brussel en in de<br>grote steden . . . . . | 12 |
| Jaarvergadering van de Algemene<br>Dienst voor Veiligheid . . . . .                            | 14 |



## ONZE VOORPAGINA

Tijdens de rondrit van de Semois, even voorbij Ste-Cécile, doorkruist de gevolgde weg, de wouden gelegen op de linkeroever van de Semois en die deel uitmaken van het domein van Amerois, dat zich uitstrekt over 800 hectaren.

Het kasteel werd gebouwd in 1848 en brandde af in 1875. Het werd echter heropgebouwd door de graaf van Vlaanderen, broeder van koning Leopold II. Het domein hoorde later toe aan koning Albert I en werd in 1924 verkocht aan een Belgisch nijveraar. Sinds 1926 is het het eigendom van de familie Solvay.

## Het overlijden van de heer Joseph Leclercq Beheerder bij de N.M.V.B.

Op 15 april jl. had te Beyne-Heusay, te midden van een grote belangstelling, de begrafenis plaats van de heer Joseph Leclercq, sinds 1945 beheerder bij de N.M.V.B.

Onze Maatschappij was vertegenwoordigd door de heer André, Voorzitter van de Raad van Beheer, de heer R. Hoens, Directeur-Generaal, en de heer Botton, Directeur van de Groep Luik.

De afgestorvene werd geboren te Beyne-Heusay op 9 mei 1886. Reeds op jeugdige leeftijd daalde hij af in de mijn. Deze zware arbeid bracht hem in contact met de syndicale actie en het politieke leven.

Hij maakte gans de oorlog 1914-18 mede, eerst in de rangen van het 12<sup>e</sup> Linieregiment nadien in een afdeling zware artillerie, die vocht voor Verdun. Zijn schitterend gedrag bezorgde hem de hoogste militaire onderscheidingen. In het land teruggekeerd werd hij een van de secretarissen van de Centrale der Mijnerkers en nam hij actief deel aan het beheer van talrijke coöperatieven. In 1921 werd hij gemeenteraadslid in zijn geboortedorp en enkele tijd nadien schepen ; in 1932 werd hij lid van de Provincie Raad en in juni 1936 volgde zijn benoeming als bestendig afgevaardigde.

De Luikenaars zijn hem de oprichting van het eerste vakantie-centrum verschuldigd, dat werd opgericht in het domein van Wégimont. In 1940, van de aanvang van de oorlog af, stond hij in de weerstand ; hij werd de stichter en de beheerder van het blad « Le Monde du Travail » waarvan gedurende de bezetting 88 nummers verschenen. Gans de oorlog maakte de heer Leclercq deel uit van een inlichtings- en actiedienst en nam hij aan verscheidene droppings deel. Bij de bevrijding, op 8 september 1944, werd hij door de Belgische regering te Londen, aangesteld als gouverneur a.i. van de provincie Luik. Definitief benoemd in deze hoge functie, in 1945, bleef hij gedurende acht jaar op deze post.

Als beheerder bij de N.M.V.B. heeft de heer Leclercq zijn mandaat bij de Buurtspoorwegen met een voorbeeldige nauwgezetheid uitgevoerd ; onze leiders waardeerden zijn realistisch oordeel en zijn rechtschapenheid en de afgevaardigden van de Veiligheid hebben niet vergeten dat hij steeds aanwezig was op de Jaarlijkse Vergadering van de Algemene Dienst voor Veiligheid.

Enkele dagen voor zijn dood, wanneer hij reeds bedlegerig was, tekende hij nog belangrijke stukken voor de N.M.V.B.

Tijdens de zitting van de Raad van Beheer van 2 mei jl. bracht de heer André hulde aan de persoonlijkheid van de heer Leclercq en bood aan de familie de innige deelneming aan van de N.M.V.B.



Deze foto werd genomen in 1957 tijdens de jaarlijkse vergadering van de Dienst voor Veiligheid, voorgezeten door Graaf L. de Lichtervelde, inmiddels overleden. Links de heer André, de huidige Voorzitter van de Beheerraad, en rechts de heer. J. Leclercq.

# Knipsels uit het Verslag van het 76<sup>ste</sup> Maatschappelijk Dienstjaar

## BEHEER.

Als voortzetting van haar voorbereidend programma op het gebied van de bestuurlijke automatisme heeft de N.M.V.B. een elektronische beheersuitrusting besteld. Die machines zullen in september 1961 opgesteld worden.

## PERSONEEL.

De totale getalsterkte van het personeel, op 31 december 1960, was als vervolg verdeeld :

- bij het Hoofdbestuur : 227 ambtenaren en agenten ;
  - bij de Groepen : 722 ambtenaren en weddetrekkende agenten en 7.120 loontrekkende agenten.
- In verhouding met het vorig jaar is er een vermindering van 178 eenheden.

## EXPLOITATIE.

De totale lengte van de spoorlijnen, die rechtstreeks door de Nationale Maatschappij worden geëxploiteerd, bedroeg 966 km, waarvan 144 km met niet-elektrische tractie.

De totale lengte van de openbare autobusdiensten, die rechtstreeks door de Nationale Maatschappij worden geëxploiteerd, bedroeg 8.576 km. Anderzijds bedroeg de lengte van de verpachte openbare autobusdiensten 1.527 km.

## TECHNISCHE DIENSTEN.

### A. Sporen.

In het verlopen dienstjaar werd overgegaan tot het uitvoeren of het afwerken van de opbreking van 376 km spoorinstallaties.

### B. Gebouwen.

Onder de verschillende werken, die in 1960 werden uitgevoerd of nog in uitvoering waren, vermelden wij :

- de aanpassing van de sociale inrichtingen in de stelplaats te Veurne ;
- het oprichten van een gebouw voor slaapzaal en sanitaire inrichtingen in de stelplaats te Aarschot ;
- het inrichten van een gebouw tot woonst en bureel in de stelplaats van Bitsingen (zie foto) ;
- het inrichten van de garage en de sanitaire inrichtingen in de stelplaatsen te Heist-op-den-Berg, Assebroek en Châtelet ;
- het inrichten van een bureel en sanitaire instellingen in de stelplaats te Geluwe ;
- het oprichten van een woonhuis in de stelplaats van Malonne ;
- de aanpassing van de loods voor autobussen en het oprichten van een gebouw voor de installatie tot verwarming der voertuigen in de stelplaats te Rupelmonde ;

- het oprichten aan belangrijke halten van wachthuisjes voor reizigers, in geprefabriceerde elementen, in samenwerking met de plaatselijke autoriteiten.

Navermelde werken worden voorzien voor 1961 :

- oprichting van een woonhuis te Genk ;
- installatie van een wasstation te Oostende ;
- sociale inrichtingen in de stelplaats te Trazegnies ;
- sanitaire inrichtingen in de stelplaats van Andenne-Seilles ;
- inrichting van de garage en de werkplaats te Bressoux ;
- ombouwning en modernisering van de stelplaats te Salzinnes ;
- aanpassing van de garage te Chastre ;
- inrichting van de stelplaats te Turnhout ;
- inrichting van de burelen, de werkplaats en de koer van de stelplaats te Assebroek ;
- overbrenging van de activiteiten in verband met de exploitatie per spoor van de stelplaats te Mons-Bassins naar de stelplaats te Quaregnon :
  - a) aanpassing van de garage en aanleg van parkings te Bergen ;
  - b) inrichting van magazijnen en sociale installaties te Quaregnon ;
- aanbrenging van een verwarmingsinstallatie in de burelen te Mechelen ;
- aanleggen van een verlichtingsinstallatie in de woonhuizen te Genk en te Hasselt.

### C. Rollend Materieel.

In 1960 werden 207 voertuigen aangekocht, waarvan 195 autobussen.

Effectief op 31 december 1960 :

|                                     |       |
|-------------------------------------|-------|
| — Elektrische motorwagens . . . . . | 604   |
| — Gesloten bijwagens . . . . .      | 440   |
| — Spoorauto's en tractors . . . . . | 68    |
| — Locomotieven . . . . .            | 14    |
| — Wagens met schutborden . . . . .  | 1.779 |
| — Autobussen . . . . .              | 1.355 |

## EXPLOITATIEUITSLAGEN.

### Spoorlijnen en vervangingsautobusdiensten.

|                            |                 |
|----------------------------|-----------------|
| Totale ontvangst . . . . . | 1.408.000.000 F |
| Totale uitgave . . . . .   | 1.361.000.000 F |

### Autobusdiensten met eigen kapitaal.

|                            |               |
|----------------------------|---------------|
| Totale ontvangst . . . . . | 179.920.000 F |
| Totale uitgave . . . . .   | 177.237.000 F |



Gemoderniseerde stelplaats te Bitsingen.

|  |  |             |
|--|--|-------------|
| Aantal vervoerde reizigers (al de diensten). |  |             |
| In 1959 . . . . .                            |  | 302.666.000 |
| In 1960 . . . . .                            |  | 300.284.000 |

**Doorlopen afstanden.**

|                                | 1959        | 1960        |
|--------------------------------|-------------|-------------|
| Elektrische diensten . . . . . | 32.991.000  | 28.873.000  |
| Automotrices en A.R.T. . . . . | 420.000     | 188.000     |
| Autobusdiensten . . . . .      | 71.363.000  | 78.143.000  |
| Al de diensten te zamen        | 104.774.000 | 107.204.000 |

**Netto-ontvangst van het reizigersvervoer, verdeeld per tractiestelsel.**

|                                |                 |
|--------------------------------|-----------------|
| Elektrische diensten . . . . . | 669.849.000 F   |
| Automotricediensten . . . . .  | 1.233.000 F     |
| Autobusdiensten . . . . .      | 903.235.000 F   |
| Totaal . . . . .               | 1.574.317.000 F |

**BELASTINGEN OP HET BIJURTVERKEER.**

Door het feit van de verkeersbelasting heeft de Nationale Maatschappij in 1960 een last van ruim 20 miljoen F te dragen. De taks op de ontvangsten bedroeg 40.594.804 F, niettegenstaande zij voor 1960 werd vrijgesteld van de taks op de ontvangsten van de spoorlijnen. De druk van de belastingen in 1960 was in het geheel 61.204.867 F.

**UITSLAGEN VAN ONZE ACTIVITEIT.**

De N.M.V.B. heeft haar inspanningen in de richting van de opvoering van de productiviteit voortgezet. Alzo werd het aantal geboden plaatsen-km, per gepresteerd uur, verhoogd niettegenstaande de vermindering van het aantal uren gepresteerd door de « Beweging ».

Andere elementen hebben eveneens invloed gehad op het gunstig exploitatieoverschot :  
 — de compensatievergoeding (16,5 miljoen) ;  
 — de tariefverhoging van 15 mei 1959.

**VOORUITZICHTEN VOOR HET JAAR 1961.**

De aanzienlijke uitbreiding van het park private voertuigen zal onvermijdelijk hoe langer hoe meer onontwarbare moeilijkheden tweebrengen in onze grote en kleine stadscentra. Daarom moet van nu af aan een programma tot bevordering van het gemeenschappelijk vervoer aangevat worden.

Wij zullen er ons toe beperken de initiatieven aan te halen, die we de aandacht waard achten, namelijk :

- a) de voortdurende aanpassing van de reiswegen aan de behoeften van het publiek ;
- b) het behoud van zo goedkoop mogelijke vervoerprijzen ;
- c) de verhoging van het comfort van de reizigers, door de vermindering van de duur van de ritten, die rechtstaande in de rijtuigen afgelegd worden en door het opvoeren van de commerciële snelheid.

De N.M.V.B. heeft reeds de uitvoering aangevat van een dergelijk programma.

**Algemene vergadering der aandeelhouders van de N. M. V. B.**

De gewone Algemene Vergadering heeft plaats gehad te Brussel op 30 mei jl.

Het bureau is samengesteld uit de hh. Alexandre André, Voorzitter, Storme, Ondervoorzitter, Dechamp en Dyck, Beheerders.

De heer Léon, Regeringscommissaris, evenals de heer Hoens, Directeur-Generaal, nemen plaats op het verhoog.

De vergadering wordt te 14 h geopend.

Er zijn 209 aandeelhouders vertegenwoordigd. Op het gezamenlijk aantal van 1.203.755 uitgegeven aandelen, vertegenwoordigen zij 958.632 aandelen, die, ingevolge de bij artikel 29 der statuten voorziene vermindering, recht geven op 619.526 stemmen.

De heer Voorzitter verklaart dat de vergadering regelmatig is samengesteld.

Hij spreekt vervolgens de lijkrede uit van de heer Leclercq, beheerder, overleden op 12 april 1961. 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 heer Voorzitter de vergadering haar opmerkingen over voormelde verslagen te laten kennen.

De heren Lauwereins, schepen van Oostende, Verbaanderd, burgemeester van Grimbergen, Cluckers, schepen van Diest, Vandegaar, afgevaardigde van Linden, De Keyser, burgemeester van Ukkel en Baens, schepen van Tervuren, zetten hun wensen uiteen. De heer Directeur-Generaal antwoordt.

De heer Voorzitter gaat vervolgens over tot het tweede punt van de agenda ; de goedkeuring, voor zover als nodig, van de balans van het dienstjaar 1960. 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 vierde punt van de agenda betreft de benoeming van een beheerder in vervanging van de heer Leclercq, overleden beheerder.

Een enkele kandidatuur werd regelmatig voorgesteld ; deze van de heer Alles.

Daar de Algemene Vergadering eenparig daartoe de wens heeft uitgedrukt, gaat zij tot de benoeming over

bij handopsteken. De heer Alles wordt eenparig tot beheerder gekozen.

Het vijfde punt van de agenda voorziet de benoeming van negen commissarissen. Luidens artikel 24 van de statuten moet elke provincie in het Comité van Toezicht, dat uit negen commissarissen is samengesteld, vertegenwoordigd zijn.

De door de provinciën voorgestelde kandidaten zijn : de hh. van Put, Van Bever, Loncke, De Wilde, Stiévenart, Latin, Nartus, Ducamp en Luc.

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

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

- voor de provincie Antwerpen : de heer van Put, bestendig afgevaardigde, uittredend commissaris ;
- voor Brabant : de heer Van Bever, bestendig afgevaardigde ;
- voor West-Vlaanderen : de heer Loncke, bestendig afgevaardigde, uittredend commissaris ;
- voor Oost-Vlaanderen : de heer De Wilde, bestendig afgevaardigde, uittredend commissaris ;
- voor Henegouwen : de heer Stiévenart, bestendig afgevaardigde ;
- voor de provincie Luik : de heer Latin, bestendig afgevaardigde, uittredend commissaris ;
- voor Limburg : de heer Nartus, bestendig afgevaardigde, uittredend commissaris ;
- voor Luxemburg : de heer Ducamp, uittredend commissaris ;
- voor de provincie Namen : de heer Luc, bestendig afgevaardigde.

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

De zitting wordt te 15 h opgeheven.

## De Abdij van O. L. Vrouw ter Duinen

te Koksijde

Door de kring van de ambtenaren en agenten van het Ministerie van Economische Zaken wordt het tijdschrift « A.E.Z.-Echo » uitgegeven waarin een bijdrage verscheen van de heer Jacob, Ingenieur-Directeur, Diensthoofd bij de Metrologie, gewijd aan de geschiedenis en de opgravingen van de abdij ter Duinen.

In deze bijdrage was sprake over de standaardmaat, die er op een vloersteen werd gevonden in de vorm van een voetafdruk en die werd ondergebracht in een klein museum, dat in de nabijheid werd opgericht. Daar wij die maateenheid, ongeveer 1200 jaar oud, graag van nabij bekeken, besloten wij ons naar St. Idesbald, de badplaats, die haar naam dankt aan de H. Idesbald, de derde abt van deze belangrijke godsdienstige instelling, te begeven.

De reis van Oostende naar De Panne in een motorrijtuig « S.O. » is steeds aangenaam daar deze voertuigen bijzonder comfortabel zijn. Onderweg bewonderden wij de verfraaiingen aangebracht te Middelkerke, Westende en Nieuwpoort en stapten af op het grondgebied van Koksijde aan het klooster « Ster der Zee ». Wij hadden slechts de richtingswijzers te volgen om na een korte wandeling de ruïnes van de cistercienserabdij, die gesticht werd « in de duinen » in 1107 te bereiken. De abdij ontwikkelde zich zeer snel en in 1262

werd de prachtige spitsboogvormige kerk van 129 m lengte op 45 m breedte, met 13 zuilen in de middenbeuk, ingewijd. Deze afmetingen waren zeer aanzienlijk; vergelijken wij ze met deze van de kerk van de abdij van Villers-la-Ville, die in dezelfde periode werd opgericht: 91 m lang en 40 m breed. Wel zijn de ruïnes van Villers-la-Ville indrukwekkender daar ganse zalen de plunderingen en de brandstichtingen hebben overleefd. Nochtans het belang van een bezoek aan de abdij ter Duinen schuilt vooral in de verzorgde voorstelling van de ver-



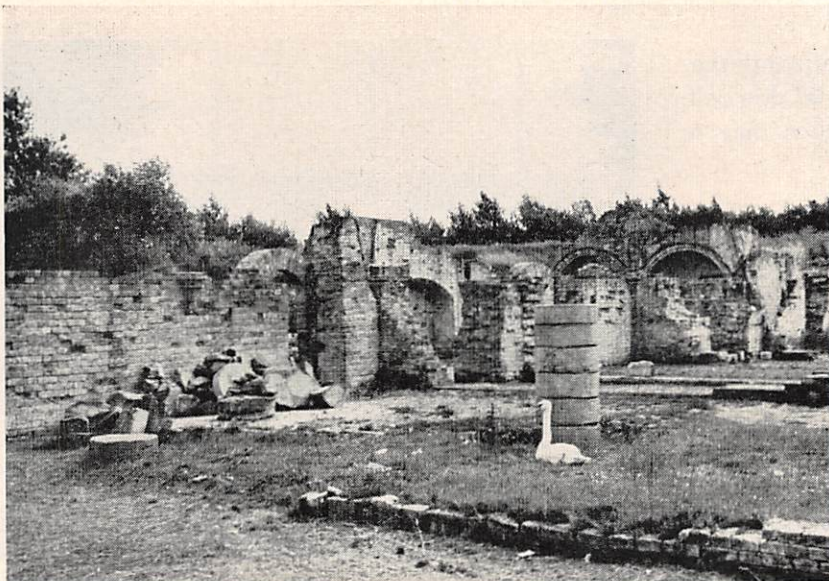
Idesbald Van der Gracht, heer van Eggewaartskapelle, derde abt van Ter Duinen (1155-1167).

scheidene voorwerpen, ondergebracht in een belendend museum.

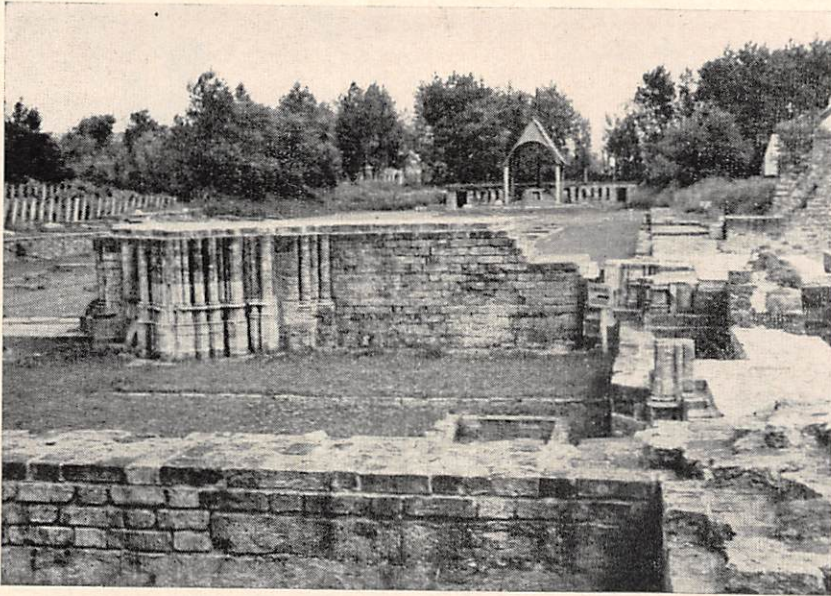
De goed geleide opgravingen hebben toegelaten wat overbleef van de verscheidene gebouwen, die door de beeldstormers van 1556 werden geplunderd en totaal verwoest door de Calvinisten in 1578, bloot te leggen. Thans kan men de vloer van een zaal bewonderen, samengesteld uit geëmailleerde en geschilderde gebakken tegels, die gedurende verscheidene eeuwen hebben weerstaan aan weer en wind. Een reeks vloertegels, versierd met menselijke of dierlijke motieven, zijn tentoongesteld in het museum.

In de vloer van een gebouw, dat gebruikt werd door de lekebroeders, werd een gebakken vloertegel ontdekt met de afdruk van een mensenvoet, die wel een ijkmaat schijnt te zijn geweest. Volgens de heer Jacob sluit de plaats, waar de tegel werd gevonden, de gedachte van een soort relikwie uit, daar zij ongetwijfeld op een eerbiedwaardiger plaats zou zijn aangebracht. Hij herinnert er tevens aan dat, voor de aankoop, het beheer en de verkoop van haar talrijke onroerende goederen, de abdij talrijke landmetingen moest doen. Er wordt verondersteld dat met dat doel een broeder werd gekozen waarvan het schoeisel overeenstemde met de afdruk? Voegen wij er aan toe dat deze maat geen enkele gelijkenis vertoont met de Engelse voet, die 305 mm meet, daar de lengte van de voet van Koksijde slechts 282 mm bedraagt.

Er werd eveneens een begraafplaats ontdekt, die honderden kisten bevatte met menselijke geraamten. Zij komen voort van een kolonie, die



De ruïnes van de abdij.



Deze foto geeft een duidelijk beeld van de diepte van de kerk. Wat overblijft van het altaar wordt beschermd door een dak.

aldaar gevestigd was rond de jaren 700 en die verdween wanneer de monniken er hun klooster bouwden. De geraamten worden bewaard in het museum en men kan nauwelijks geloven dat deze menselijke overblijfselen meer dan twaalfhonderd jaar oud zijn.

Naast de ruïnes en het museum bevindt zich een kruidtuin en een miniatuurdorp.

Bijgaande foto's, meer nog misschien dan deze korte uiteenzetting, zullen U wellicht aansporen te tram te nemen tot Koksijde om een bezoek te brengen aan de ruïnes van de abdij.

Onze agenten, die hun verlof doorbrengen in het rustoord van Wenduine, mogen niet nalaten deze uitstap te doen.

## De toeristische van de



## rondrit Semois

Reeds vijftien jaar organiseert de Groep Namen-Luxemburg, iedere donderdag van de maanden juli en augustus, een rondrit per autobus. Het is zonder twijfel een van de mooiste uitstappen, die met de diensten van de N.M.V.B. kunnen gemaakt worden.

Om deze dienst tot in de minste bijzonderheden te kennen was er geen beter middel dan zelf, als gewoon reiziger, deze uitstap eens mee te maken.



De autobus, uitgerust met een luidspreker, vertrekt aan het buurtspoorwegstation van Florenville en wordt telkens bestuurd door de heer Chantraine, bewegingsoverste. Eens per week gedurende het seizoen doet hij deze reis en geeft, als een volwaardige gids, de nodige uitleg.

Wij verlaten de stelplaats om 9 h 15. Op de markt van Florenville, die reeds baadt in de zon, heeft het eigenlijk vertrek plaats. Vlak bij de Vereniging voor Vreemdelingenverkeer zijn verscheidene personen verzameld, die plaats nemen in onze autobus en wij vertrekken naar Bouillon, over St. Cécile. Voorbij dat dorp doorkruist de baan een uitgestrekt en dicht bos van pijnbomen, dat deel uitmaakt van het oude koninklijk domein van

Amerois (zie foto op de voorpagina). Spoedig bereiken wij het buurtspoorwegstation van Bouillon, waar voor enkele jaren de spoorauto's nog heen en weer reden en talrijke wagens met hout werden aangevoerd. Wij wachten hier de verbinding af komende van Herbeumont en de Dolimarts, de grote toeristische instelling gelegen



Dit paneel, opgericht door de V.V.V. van Florenville, vermeldt de bezienswaardigheden van de omgeving.

in de grensstreek. Enkele vakantiegangers van Bouillon vervoege ons en alzo is de bus volzet.

Wij starten nu in de richting van Corbion. Wanneer wij onze medereizigers eens aandachtig bekijken, stellen wij vast dat er heel wat kinderen tussen de 10 en 15 jaar aanwezig zijn; meer dan de helft van onze tochtgenoten zijn Nederlandsprekenden en uit hun gesprekken kunnen wij afleiden dat zij veel genoeg beleven aan hun verblijf in de Ardennen.

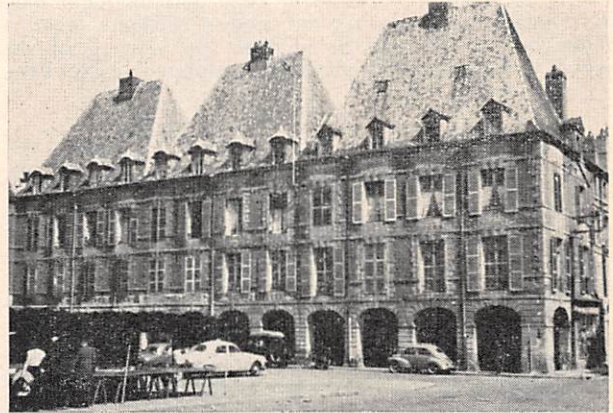
Te Corbion bemerken wij aan de halteplaats een drietal toeristen, in short, die gezien hun blanke huidskleur, onlangs zijn aangekomen; zij geven teken aan de bestuurder om te mogen opstappen. Het gezicht van onze gids verradt een zekere twijfeling. Gaat hij met zulk een mooi weder deze drie toeristen laten staan? Hij werpt een blik in de achteruitkijkspiegel; ja er zijn kinderen, die wat dicht bij mekaar kunnen schuiven, er is die heer met zijn vrijkaart, die zal wel niets zeggen indien... De heer Chantraine discuteert wat voor de vorm

rechts liggen nog de sporen van de vroegere buurtspoorweglijn. Op de plaats, genaamd « Ban d'Alle », verlaten wij deze weg en begeven ons naar St. Menges, waar zich de Franse douanediens bevindt.

De heer Chantraine, voorzien van zijn reisdocumenten, verdwijnt in het tolkantoor en iedereen veronderstelt dat



De nieuwe kerk te Vrigne-aux-Bois.



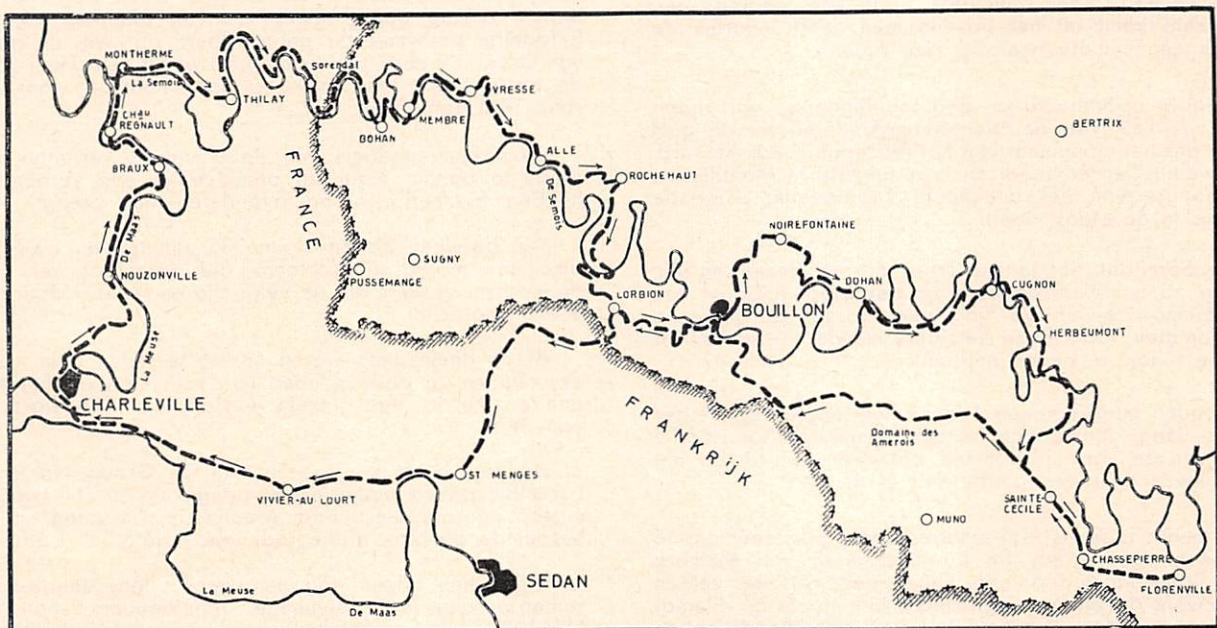
Een zicht van de place ducale te Charleville.

hij daar geen onbekende is en dat alles vlug van de hand zal gaan. Inderdaad een kommissie, in blauw uniform, verwijdert de slagboom en nu verder over de wegen van Frankrijk. Het duurt niet lang of wij hebben ons eerste oponthoud; de bus stopt voor de kerk van Vrigne-aux-Bois. Het eerste ogenblik is men wat verwonderd wanneer de gids ons uitnodigt de kerk van dat klein plaatsje, met zijn troosteloze en vervallen huizen, te bezoeken. Wij kennen enkele ultra-moderne Franse kerken, waarvan de bouw ons niet kan bekoren, maar eerlijk gezegd, wij werden aangenaam verrast door het geheel van het werk en wij treden buiten, verzoend met de moderne godsdienstige bouwkunst.

maar zijn besluit staat reeds vast. Hij opent de deur en de drie toeristen vinden een zitplaats en de bus zet haar weg verder.

De weg, die wij thans volgen op Frans grondgebied, verbindt de twee Belgische dorpen Corbion en Sugny;

Wij stijgen opnieuw in en weldra bemerken wij de « twee zustersteden » Mézières-Charleville. Wij bereiken deze laatste stad op het middaguur, te midden van een grote drukte wegens de marktdag. De stad werd gesticht in 1606 door Charles de Gonzague wiens standbeeld op de Place Ducale prijkt. Deze vierkante plaats, omringd



met huizen met hoge daken en met galerijen, herinnert aan de Place des Vosges te Parijs. Na het middagmaal heeft een kort bezoek plaats aan de stad en hebben wij gelegenheid de oude molen, daterend van 1662, en de parochiekerk, met haar prachtige ramen, te bewonderen. In het park, gelegen vóór het station, staat het standbeeld van de dichter Rimbaud (1854-1891), die te Charleville werd geboren.

Om 15 h zitten wij terug in onze autobus maar niet voor lang. Nauwelijks zijn de meeste reizigers ingedut onder de invloed van de wijn en de warmte of de heer Chantraine deed zijn voertuig stoppen te Nouzon-

om de fotoliefhebbers toe te laten een kiekje te nemen van een klein schilderachtig bruggetje over de Petit-Fays, die hier uitmondt in de Semois. Steeds volgen wij deze kronkelende rivier en rijden langs Mouzaive en Alle, waar een nieuw sportcentrum voor de toeristen werd gebouwd in een aangenaam kader.

Na de helling van Rochehaut bevinden wij ons voor het onvergetelijk panorama van Frahan. Natuurlijk stoppen wij hier even en velen nemen de kans te baat om zich te voorzien van enkele pakjes geurige Semois-tabak. Anderen verzenden enkele prentbriefkaarten en allen genieten van het heerlijk zicht. Maar de heer



Aan het mooi vergezicht van Joigny.

ville, aan het mooi vergezicht van Joigny. Iedereen is weldra klaar wakker en geniet van het enig mooi landschap.

In het midden van de uitgestrekte vallei zien wij de Maas, komende van Sedan en die een bocht maakt rond Charleville. Op deze plaats volgt de spoorlijn Monthermé-Charleville de Maas; de liefhebbers van kleine spoorwegen krijgen hier iets naar hun gading; een Micheline komt uit het bos en men heeft waarlijk de indruk een miniatuurtrein te zien rijden.

Nieuw oponthoud te Château-Regnault; wij rijden langs de rots van de Vier Heemskinderen en de gids toont ons het monument van het reuzepaard Ros Beiaard. Een weinig verder houdt ons voertuig stil te Monthermé, ter hoogte van het uitkijkpunt Tournavaux, waar de Semois in de Maas vloeit.

Te Sorendal, het laatste Frans dorpje, bemerken wij, boven op een beboste bergrug, het groot gebouw van de Dolimarts en enkele tijd nadien vragen de Belgische tolbeambten, aan deze reizigers zonder reisgoed, of zij niets aan te geven hebben?

Zonder moeilijkheden kunnen wij onze weg verder zetten langs onbekende en schilderachtige toeristische plaatsjes en van tijd tot tijd ontwaren wij tussen het houtgewas de rivier, glinsterend in de zon.

Membre is reeds in 't zicht en onze gids weet ons te vertellen dat eertijds de buurtspoorweg van Membre naar Bohan, hier door een tunnel reed wat zeer zelden voorkwam op ons net. Een ander lief en rustig villegiaturoord is Vresse, waar wij een kort oponthoud hebben

Chantraine houdt de uurregeling in 't oog en roept tijdig zijn verdwaalde schapen samen.

Te Poupehan verlaten wij tijdelijk de Semois en begeven ons in de richting van Corbion en doen voor de tweede maal, in deze rondrit, het traject Corbion - Bouillon. Even voor wij deze stad binnen rijden, hebben wij een laatste halt, die ons toelaat de onlangs gebouwde abdij van Cordemois te bezichtigen. Deze werd na de laatste oorlog opgetrokken naar de plannen van de befaamde bouwmeester pater Albert, abt van de abdij van Orval. De abdij van Cordemois wordt betrokken door de trappistinen. Wij dalen nu naar Bouillon waar wij rond 18 h aankomen.

De vakantiegangers van de Dolimarts verlieten ons reeds te Bohan, waar zij onmiddellijk een verbinding hebben, die hen voor het avondeten thuis brengt.

Wij bereiken Florenville na 35 minuten en eindigen alzo een mooie autocartocht, die ons door een van de mooiste streken van de Belgische en Franse Ardennen heeft gebracht.

Al de deelnemers waren uiterst tevreden over deze excursie en zij drukten allen hun spijt uit over het feit dat er slechts een enkele uitstap van die aard is voorzien.

Dit jaar heeft de directie van de Groep Namen - Luxemburg deze leemte echter aangevuld en een tweede uitstap georganiseerd naar Montmédy, Carignan en de beroemde gotische kathedraal van Avioth.

Wij willen alleen nog een wens uiten; een betere samenwerking van sommige hotelhouders met de N.M.V.B.

# Het Autobusstation te Namen



Op woensdag 1 maart jl. werden de nieuwe kaaien van het autobusstation te Namen in gebruik genomen; deze uitbreiding brengt het aantal beschikbare kaaien op 13. De zeven eerste kaaien werden reeds in dienst gesteld op zondag 20 december 1960.

In gemeenschappelijk akkoord met de N.M.B.S. hebben wij in het nieuw gebouw op de place de la Gare een « regularisatie » post ingericht, zoals in de stations van de N.M.B.S. Een van onze agenten, die beschikt over een microfoon, kondigt op de punten de aankomst en het vertrek van de autobussen van de twee maatschappijen aan, evenals het nummer van de kaai waar het voertuig

zich bevindt.

In het algemeen worden, tijdens de daluren en het toegestane stationnement, de autobussen verzameld in een parking, gelegen achter het autobusstation; tien minuten vóór het vertrek nemen zij hun plaats in aan de kaai, die hen is toegewezen. De organisatie werkt tot ieders voldoening maar haar nut zal nog meer tot uiting komen gedurende het toeristisch seizoen.

De statistieken, opgemaakt in het begin van de maand maart, hebben uitgewezen dat tussen 16 h en 18 h 15 ongeveer 3.000 reizigers vertrekken met de verscheidene autobussen.

## MOOIE LOOPBANEN



**Peeters J.**

Trad in dienst op 10-5-1921 in de Groep Antwerpen als baanwerker. Hij werd ploegbaas in 1937 en werd met deze graad op pensioen gesteld.



**Verbeyst L.**

Is in dienst getreden op 1-5-1917 in de Groep Brabant. Bij zijn op ruststelling was hij werkzaam als ontvanger te Dilbeek.



**Wijns P.**

Werd aangeworven op 21-2-1921 als ontvanger in de stelplaats van Wemmel. Hij bleef gedurende gans zijn loopbaan gehecht aan deze stelplaats.



**Van Nieuwenhuyze F.**

Trad in dienst op 1-2-1915 als schouwer van het materieel in de stelplaats van Haacht. Hij werd op rustgesteld als geschoold werkmán.



**Vanleenhove R.**

Op 15-5-1914 trad hij in dienst als ontvanger op de lijnen van de kust. Gedurende gans zijn loopbaan bleef hij dat ambt uitoefenen.

# Nieuws van het Hoofdbestuur en van onze Exploitatiegroepen



## GEBOORTEN

### HOOFDBESTUUR

Eric bij de h. AERTS L. (Vorst).

### ANTWERPEN

Lutgard bij de h. SCHRAUWEN H. (Merksem).  
Leo bij de h. VERHOEVEN C. (Weelde).  
Peter bij de h. VAN LOOKEN B. (Broechem).  
Jozef bij de h. VANNEYLEN L. (Antwerpen).

### WEST-VLAANDEREN

Stephan bij de h. LEGEIN H. (Oostende).  
Marleen bij de h. BOYDENS F. (Ieper).  
Johan bij de h. SCHOCKAERT W. (Assebroek).  
Daniël bij de h. VERMEULEN J. (Brugge).

### LIMBURG

Danny bij de h. GROSEMANS G. (Zonhoven).  
Marina bij de h. CREEMERS M. (Bocholt-Loozen).  
Alain bij de h. WEYTJENS G. (Gruitrode).  
Patrick bij de h. BOSCH H. (Bilzen).  
Marie-Josée bij de h. PEETERS A. (Maaseik).  
Martine bij de h. THAENS M. (Kinrooi).  
Connie bij de h. VAN BAELE L. (Tessenderlo).  
Godelieve bij de h. BRENARD R. (Genk).  
Karin bij de h. VANOPPEN M. (As).  
Arlette bij de h. REUMERS J. (Gerdingen).  
Marleen bij de h. CRIJNS J. (Opgrimbie).  
Guillaume bij de h. DREESEN Fr. (Rekem).

### OOST-VLAANDEREN

Eddy bij de h. GILLIS J. (St-Lievens-Houtem).  
Franky bij de h. DE JAEGER G. (Zomergem).  
Christel bij de h. ONGENAE R. (St-Niklaas).  
Ann bij de h. BILCKE G. (St-Amandsberg).  
Hilde bij de h. DE GROOTE L. (Zingem).  
Herman bij de h. PEELMAN M. (Hamme).  
Micheline bij de h. VERHELST W. (Stekene).  
Karel bij de h. DE BEULE F. (Belsele).

### BRABANT

Eric bij de h. PUTTEMANS J.B. (Wolvertem).  
Annie bij de h. D'HANDSCHOTTER G. (Drogenbos).  
Rudy bij de h. DE SMEDT A. (Asse).  
Luc bij de h. CAUTAERTS K. (St-Kwintens-Lennik).  
Mia bij de h. HAMELS W. (Werchter).  
Linda bij de h. BIERWART R. (Cortil-Noirmont).  
Rita bij de h. PAUWELS P. (Bekkerzeel).  
Marc bij de h. MICHIELS H. (Ukkel).  
Jan bij de h. JACQUEMIJN R. (O.L.V. Tielt).  
Rudy bij de h. VAN RODE R. (Beigem).  
Arlette bij de h. COOL S. (Anderlecht).  
Marc bij de h. GETTEMANS M. (Lot).  
Ivan bij de h. DE KONINCK J. (Dilbeek).  
Ludo bij de h. LIEFFERINCKX F. (Vlezembeek).  
Danny bij de h. D'HAES C. (Hekelgem).



## HUWELIJKEN

### ANTWERPEN

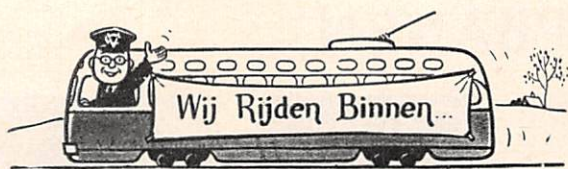
De h. VELAERS Marcel met Mej. VAN SELST Henriette.  
De h. DE CLERCK Albert met Mej. CUIPERS Louisa.

### LIMBURG

De h. LATHOUWERS Adolf met Mej. EVERS Irena.  
De h. VANDORMAEL Jean met Mej. CUYX Gusta.

### BRABANT

De h. DETOURNAY Joseph met Mej. ASTA Christianne.  
De h. MASSART Georges met Mej. RENQUIN Madeleine.  
De h. MYLLE Gaspard met Mej. VAN DE GUCHT G.  
De h. BORREMANS René met Mej. VAN DER STEEN J.  
De h. POLLET Frans met Mej. VAN NIJVERSEEL M.



## Oprustgestelde Agenten in de Groepen

| Maanden maart-april 1961                               | Dienst-jaren | Groep     |
|--|--------------|-----------|
| SCHEPERS L., el. geleider . . . . .                    | 40           | Antwerpen |
| JESPERS L., manoeuvre . . . . .                        | 36           | »         |
| PEETERS J., ploegbaas . . . . .                        | 35           | »         |
| VAN LEEMPÛTTE C., werkm. 1 <sup>e</sup> kl. . . . .    | 34           | »         |
| VAN DER WANGEN P., ontvanger . . . . .                 | 34           | »         |
| COUSSEE J., ontvanger . . . . .                        | 32           | »         |
| THYS F., gesch. werkm. . . . .                         | 30           | »         |
| BOELENS R., ontvanger . . . . .                        | 25           | Oost-Vl.  |
| CATRYSSSE E., gesch. werkm. 1 <sup>e</sup> kl. . . . . | 49           | West-Vl.  |
| VANLEENHOVE R., ontvanger . . . . .                    | 44           | »         |
| VERHUE C., ontvanger . . . . .                         | 41           | »         |
| SAELENS C., stationschef 1 <sup>e</sup> kl. . . . .    | 40           | »         |

|   |    |            |
|---|----|------------|
| CATRY A., el. geleider . . . . .                        | 38 | »          |
| DE VRIENDT M., ontvanger . . . . .                      | 33 | »          |
| LYDOU A., ontvanger . . . . .                           | 33 | »          |
| RAMAEKERS R., geleider . . . . .                        | 34 | Limburg    |
| DE ROY K., el. geleider . . . . .                       | 47 | Brabant    |
| VANNIEUWENHUYSE F., g. werkm. . . . .                   | 43 | »          |
| VERBEYST L., ontvanger . . . . .                        | 42 | »          |
| VAN CAPPELLEN K., el. geleider . . . . .                | 36 | »          |
| BAUS E., manoeuvre . . . . .                            | 32 | »          |
| MICHIELS J.B., gesch. werkm. 1 <sup>e</sup> kl. . . . . | 29 | »          |
| DESCY W., baanwerker . . . . .                          | 32 | Namen-Lux. |
| BEGUIN E., el. geleider . . . . .                       | 25 | »          |
| CASTADOT G., keurwerkm. . . . .                         | 45 | Luik       |
| CROTTEUX J., ontvanger . . . . .                        | 33 | »          |
| DELREZ A., baanwerker . . . . .                         | 24 | »          |
| SMOLDERS P., baanwerker . . . . .                       | 21 | »          |
| GELAESEN J., gesch. werkm. . . . .                      | 17 | »          |
| AUBRY V., el. geleider . . . . .                        | 35 | Henegouwen |
| HOOREMAN F., ploegbaas . . . . .                        | 33 | »          |
| RAULIER F., gesch. werkm. 1 <sup>e</sup> kl. . . . .    | 33 | »          |
| DEVAUX J., el. geleider . . . . .                       | 31 | »          |
| COURTEVILLE F., ges. werkm. 1 <sup>e</sup> kl. . . . .  | 30 | »          |
| VAN MUYLEN E., el. geleider . . . . .                   | 30 | »          |
| TORCQ E., stoker . . . . .                              | 29 | »          |
| NION E., stoker . . . . .                               | 25 | »          |
| PETIT R., baanwerker . . . . .                          | 25 | »          |

## Hoofdbestuur

Op 73 jarige ouderdom overleed de heer Fernand Hougardy, ere-onderbureauchef (Directie Financies). De ouden zullen met sympathie terug denken aan deze geestige collega.

## Brabant

Sedert 20 mei jl. werden de elektrische reizigersdiensten Brussel-Vossem Leuven vervangen door een autobusdienst en werd de vervangingsautobusdienst (navettedienst) Vossem-Tervuren in deze dienst ingeschakeld.

### Brussel (Roupplein)

Van 3 februari 1961 af werd de voorlopige terminus aan de Jamarlaan (Brussel-Zuid) afgeschaft en vertrekken al de trams opnieuw op het Roupplein.

## Antwerpen

De toelating werd verleend voor de exploitatie van de openbare vervangings autobusdiensten Antwerpen - Hoevenen-Kapellen - Putte (grens) en Antwerpen-Hoevenen - Lillo.

Op 28 mei jl. werd de lijn Antwerpen - Putte (grens) reeds in bedrijf gesteld.

## Limburg

### Eerlijke daden.

Met genoegen vermelden wij de namen van de agenten Fiddelaers C. en Snijkers J. voor de eerlijke daden gesteld tijdens hun dienst. Van harte proficiat!

Een  
wedervaren  
van



## Controleur SPEURNEUS

**SPEURNEUS** : Ik zie dat ge maar pas in dienst zijt. Nochtans veronderstel ik dat ge weet dat wanneer een reiziger de betaling tracht te ontduiken van de verschuldigde vervoerprijs, het reglement de toepassing voorziet van een vast recht van 20 fr., onafgezien van de betaling van de gewone reiskaart.

**ONTVANGER** : Ja ik weet het, maar ik heb vastgesteld dat er in de Algemene Bepalingen voor het Vervoer (Bundel A.) geen uitdrukkelijke melding is gemaakt van deze bepaalde gevallen.

**Sp.** : Kunt ge enkele gevallen aanhalen waarin ge het recht hebt deze boete toe te passen ?

**O.** : Jawel, bv. : door zijn eigen schuld niet voorzien zijn van een geldige reiskaart; in het bezit zijn van een abonnement waarvan de drager geen titularis is; in het bezit zijn van een reiskaart tegen verminderde prijs wanneer men niet voorzien is van een bewijs dat recht geeft op de vermindering.

**Sp.** : Zeer goed, dat zijn overtredingen van het reglement, die wijzen op **EEN BEDRIEGLIJK INZICHT** en die dienen gesanctioneerd te worden. Maar er zijn nog andere gevallen waarin de boete kan geëist worden, o.m. :

- het bestemmingspunt van zijn vervoerbewijs (reiskaart - rittenkaart - abonnement-bepaalde vrijkaart) overschrijden;
- in het bezit zijn van een reiskaart waarvan de geldigheidsduur verstreken is (bv. een aansluitingsbiljet);
- een weekabonnement of een schoolabonnement gebruiken op een dag dat het niet geldig is of na de geldigheidstermijn;
- in het bezit zijn van een vervoerbewijs waarvan de essentiële delen beschadigd zijn zodat een doelmatige controle niet meer mogelijk is.

**O.** : Ja, doch in deze gevallen kan de reiziger, naar mijn mening, **DE VERSTROOIDHEID INROEPEN**.

**Sp.** : Zeker en het is daarom dat in de drie laatste aangehaalde gevallen de reiziger wordt verzocht een nieuwe reiskaart te nemen. In een woord er zijn twee strekkingen : dezen die zeggen « zolang de Algemene Bepalingen voor het vervoer op de Buurtspoorwegen niet gewijzigd worden, moeten zij strikt toegepast worden » en anderen die denken « indien wij een clientele willen behouden bij de diensten voor gemeenschappelijk vervoer moeten wij niet de rol van speurhond spelen ». Houden wij ons dus liefst aan de gulden middelweg.

**O.** : Ik zou zeggen : « Nemen wij een begrijpende houding aan maar trachten wij ons te laten eerbiedigen ».

# MOOIE LOOPBANEN



Crols H.

Trad in dienst als ontvanger te Turnhout op 26-6-1918. Op het ogenblik van zijn op pensioenstelling deed hij dienst als vertrekoverste.



Somerlinck J.

Begon op 16-4-18 zijn loopbaan te St. Nikolaas (Waas). Hij bleef steeds in deze stelplaats en werd in 1939 bevorderd tot keurwerkman.



Deleus E.

Begon op 7-6-1920 als stoker in de stelplaats van Haacht en werd op 15-8-1937 elektrisch geleider op de lijn Brussel-Haacht.



Catrysse E.

Hij kwam in dienst op 15-6-1912 in het werkhuis van Oostende als leerling-bankwerker. In zijn uitzonderlijk lange loopbaan van ongeveer een halve eeuw werd hij achtereenvolgens geschoold werkman en geschoold werkman 1ste kl. Er mag gezegd worden dat hij het onderhoud verzekerd heeft van de allereerste trams tot de meest moderne elektrische motorvoertuigen.

# Het vraagstuk van het verkeer en het parkeren te Brussel en in de grote steden

## Het standpunt van het Bestuur van het Vervoer

De Kamer van Koophandel van Brussel maakt zich ongerust over de moeilijkheden die de plaatselijke handel ondervindt wegens de bedreiging met verstopping door de verkeersbelemmering, veroorzaakt door de voertuigen.

Met het doel te onderzoeken, hoe in de huidige omstandigheden, die bestendig verergeren, hieraan te verhelpen heeft de Kamer van Koophandel een reeks voordrachten georganiseerd. Na het standpunt te hebben gehoord van de heer Cooremans, burgemeester van Brussel, en de heer Hondermarcq, Directeur-Generaal van Bruggen en Wegen, heeft het inrichtend comité, op 15 februari jl., beroep gedaan op de heer Vrebos, Directeur-Generaal bij het Ministerie van Verkeerswezen.

Wij kunnen in ons tijdschrift geen samenvatting geven van deze voordracht, maar wij zullen nochtans enkele hoofdgedachten aanhalen, die in de eerste plaats onze agenten interesseren, daar zij een politiek voorstaan, die wij steeds in « Onze Buurtspoorwegen » hebben verdedigd.

★

### De motorisatie van de bevolking.

Het aantal autovoertuigen in de Brusselse agglomeratie bedroeg op 1 augustus 1958, 110.000 op een totaal van 800.000 voertuigen. Anderzijds is het gekend dat het aantal auto's jaarlijks met 50.000 toeneemt en alzo mag men voor Brussel rekenen op een jaarlijkse toename van 8.000 voertuigen. Natuurlijk rijden al deze voertuigen niet gelijktijdig; maar wanneer men weet dat er in de straten van de hoofdstad 15 t.h. van de voertuigen in beweging zijn tegen 85 t.h. stationnerend, geeft men er zich rekenschap van dat het probleem meer en meer onoplosbaar wordt naarmate een reiziger, vroeger gebruiker van het gemeenschappelijk vervoer, overgaat naar het particulier vervoer. Want een tramreiziger neemt slechts 0,55 m<sup>2</sup> wegoppervlakte in terwijl een autoreiziger 15 m<sup>2</sup> nodig heeft. Bovendien heeft de tramreiziger geen behoefte aan een parkeerplaats.

In 1954 werd door de officiële instanties een verslag opgesteld over de verkeersmoeilijkheden in de grote

steden. De opstellers kwamen tot het besluit dat gelijktijdig zouden moeten georganiseerd worden :

- 1) diensten voor het oprichten en exploiteren van parkings;
- 2) de scheiding, zoveel mogelijk, van het gemeenschappelijk vervoer en de individuele vervoermiddelen.

### Wat werd er sindsdien op dat gebied gedaan?

Men heeft vastgesteld dat het oprichten van gebouwen met verdiepingen voor het parkeren van auto's of de bouw van ondergrondse parkeerplaatsen zeer kostelijk en de afschrijving zeer moeilijk te verwezenlijken is; de rentabiliteit van de parkings is slechts verzekerd bij een zeer belangrijke gemiddelde bezetting, die enkel bereikt wordt door de beperking van de parkeertijd op de openbare weg.

Dus, indien men te Brussel de « dagparkeerders » wil uitschakelen om zoveel mogelijk de wegen vrij te maken voor het « rijdend verkeer » is er nodig, ofwel :

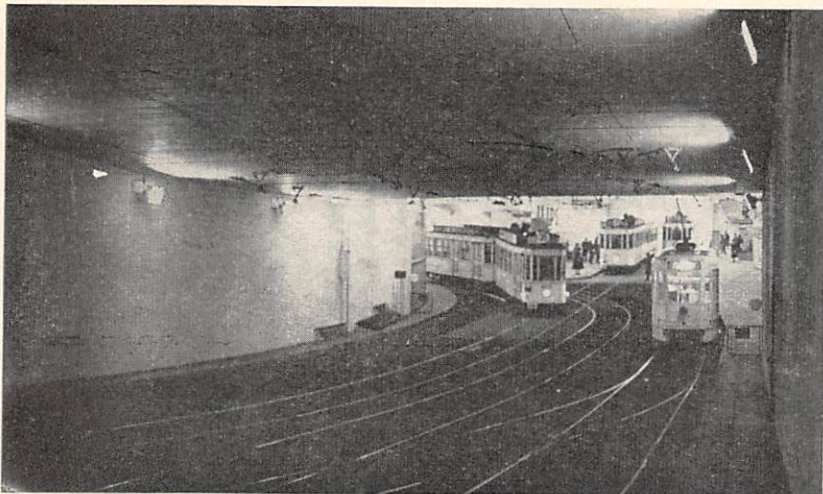
- 1) een doeltreffende controle op het parkeren (maar dat veronderstelt supplementaire politie-agenten, te betalen door de stad);
- 2) het gebruik van de « parkingmeter » met vooruitbetaling.

Het principe van vooruitbetaling

wordt bestreden door de automobilistenverenigingen, die van mening zijn dat de eigenaars van voertuigen reeds genoeg taksen betalen. In verband hiermee maakt de heer Vrebos melding van de overtuigende onderzinking opgedaan door zijn diensten. Inderdaad vóór enkele jaren werd gedurende enige dagen, in de omgeving van het Centraalstation, een parking ingericht, voorzien van betalingsapparaten, die echter werkten met kosteloze fiches. Op het einde van de dag stelde men een winst van 100 t.h. vast van het aantal voertuigen, dat op deze plaats geparkeerd werd.

De steden Parijs en Londen hebben eveneens kosteloze beperkte parkings opgelegd met het gebruik van controleschijven; deze maatregel zou moeten algemeen worden, maar de heer Vrebos vraagt zich af welke autoriteit het aan Brussel zal opdringen.

« Het eindbesluit dat zich opdringt » verklaarde de heer Vrebos « is dus dat men moet komen, onder een aangepaste vorm, in de lucht, onder de grond of op eigen bedding aan de oppervlakte, tot een gemeenschappelijk vervoer, vrij van belemmeringen om zoveel mogelijk te verhelpen aan de onoplosbare opstoppingen van de stadscentra door de individuele voertuigen ».



De grote tunnel onder het Grondwetplein te Brussel-Zuid. Links het station van de Poincarélaan rechts het station van de M. Lemonnierlaan.

## Het standpunt van de exploitanten van het gemeenschappelijk vervoer

Enkele weken na de uiteenzetting van de heer Vrebos stelde de heer Van Eycken, Voorzitter van de Kamer van Koophandel van Brussel, de heer Reynaert, Directeur-Generaal van de Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel (M.I.V.B.) voor. In zijn welkomede wees de heer Van Eycken er op dat onder de toehoorders zich zeker automobilisten bevonden,

die zeer « gemengde » gevoelens hadden jegens de tram, waarop de heer Reynaert, glimlachend antwoordde dat hij de tram ging verdedigen tegen « het vooroordeel van de slechte automobilist ».

Alzo werden de zaken van bij het begin gepreciseerd en verklaarde de Directeur-Generaal van de M.I.V.B. dat zijn uiteenzetting de weergave zou zijn

van het standpunt dat hij ontwikkeld had op de 48 vergaderingen van het Raadgevend Komitee voor de Coördinatie van het verkeer in de Brusselse agglomeratie.

### De essentiële oorzaken van het vraagstuk.

Na de oorlog hebben wij een buitengewone uitbreiding — en die nog

ver van verzadigd is — van de individuele vervoermiddelen gekend, en anderzijds zoeken velen uit oorzaak van het gejaagd leven, de kalmte buiten de stad door zich in de randgemeenten van de grote agglomeraties te vestigen. Indien die strekking niet ophoudt zou het noodlottig kunnen worden voor de handel van Brussel; maar daarentegen komen de bewoners uit de provincie meer en meer naar de hoofdstad om er inkopen te doen.

Wat er ook van zij, dat alles heeft een grote invloed op het gemeenschappelijk vervoer. Indien de verplaatsing van de bevolking buiten de agglomeratie zorgen baart aan de maatschappijen voor gemeenschappelijk vervoer, die het gemiddelde traject, afgelegd door hun reizigers, steeds langer ziet worden, zijn o.m. de opening van eetgelegenheden en de oprichting van handels- en culturele centra in de randgemeenten, evenveel oorzaken van de daling van het aantal vervoerde reizigers. Hierbij komt zich de verlatenheid van de stad, van vrijdagnamiddag tot maandagmorgen voegen.

#### Wat vraagt de gebruiker?

Opricht sinds 1 januari 1954 bezit de Maatschappij voor het Intercommunale Vervoer te Brussel een park van 180 bogiemotorrijtuigen (waarvan 160 P.C.C.), 100 gemoderniseerde motorrijtuigen en 280 autobussen en in 1961 zullen 60 nieuwe autobussen aangekocht worden. Volgens de heer Reynaert verdient de tram geen afkeuring en hij kondigt aan dat zijn diensten begonnen zijn met de studie van een gelede tram, die reeds op talrijke netten in dienst is. De spreker wijdt vervolgens uit over de kwestie van de voor- en nadelen van de trolleybus en de autobus en hij herinnert dat de trolleybus, tegenover de problemen van het verkeer en het urbanisme, niet geniet van de volledige autonomie van de autobus.

Hij onderzoekt eveneens de voornameste verwijten, die tot de autobus worden gericht; de rookuitwaseming en het lawaai. De rookuitwasemingen worden veroorzaakt door de slechte regeling van de uitlaatkleppen (zie « Onze Buurtspoorwegen », n° 84). Anderzijds verspreiden al de voertuigen kooloxyde en de statistieken wijzen uit dat er één autobus rijdt tegen 60 autovoertuigen. De productie van ontsnappingsgas door deze twee categorieën voertuigen is in verhouding tot hun brandstofverbruik per 100 km, hetzij, in de stad, 45 liter voor de autobus en 15 liter voor de auto's. Dus indien de autobussen driemaal meer ontsnappingsgas uitwasemen dan de auto's, verspreiden de autobussen, 60-maal minder talrijk, ondanks alles nog 20-maal minder gas.

Wat het lawaai betreft zal eerlang een studie gepubliceerd worden van professor Maelschaert van de Universiteit van Gent, die zal bewijzen dat in het gejaagd en woelig leven van de grote centra de autobussen ver van het storende element zijn, in tegenstelling met wat algemeen wordt aangenomen.

#### De frequentie van de diensten.

Te Brussel werd het net, gedurende jaren, geleidelijk uitgebouwd, wat voor gevolg heeft dat het huidige net te veel lijnen telt waarvan sommige een zwakke bezetting hebben en uit economisch oogpunt legt dat een vermindering van de frequenties op evenals een coördinatie van de betrokken lijnen.

#### De regelmatigheid.

De M.I.V.B. heeft reeds sinds verscheidene jaren een dispatchingdienst ingesteld, die toelaat, dank zij het in dienst stellen van voertuigen uitgerust met een radioinstallatie, vlug het verkeer te herstellen, dat onderbroken werd wegens verkeersongevallen.

#### De veiligheid.

Bij gebrek aan Belgische statistieken maakt de heer Reynaert melding van Zwitserse statistieken; in dat land betreurt men per miljard personen-kilometer volgend aantal dodelijke

#### De kostprijs.

Wanneer de factor « capaciteit » overwegend is tw. in het geval dat het verkeer een hoge frequentie rechtvaardigt, moet er rekening gehouden worden met de **prijs van de plaats/kilometer** en derhalve de voorkeur geven aan trams met bijwagens of misschien aan voertuigen met een grotere capaciteit (gelede motorwagens van 150 tot 175 plaatsen).

Anderzijds, in het geval van de exploitatie van lijnen met een zwak of middelmatig verkeer, tw. wanneer de noodzakelijkheid een grote frequentie te behouden, leidt tot het toestaan van een capaciteitsoverschot, is het **de kilometerkostprijs/voertuig**, die in aanmerking moet genomen worden en in dit geval haalt de autobus het afgetekend op de andere vervoermiddelen.

#### De toekomst en de openbare machten.

De heer Reynaert onderzoekt vervolgens uitvoerig de voordelen, die voor Brussel zouden geboden worden door de verscheidene soorten van



Op de ringlanen van de hoofdstad werden afzonderlijke rijvlakken voorzien voor trams en auto's. Hier een buurttram « V », komende van de Hallepoort.

ongevallen : 316 voor de motorrijders, 57 voor de wielrijders, 28 voor de automobilisten en... 2 voor het gemeenschappelijk vervoer.

#### De vlugge verplaatsingen.

Terwijl het aantal auto's onophoudend toeneemt en de M.I.V.B. bestendig verzocht wordt nieuwe halten op te richten kon de handelssnelheid van de voertuigen van de M.I.V.B. behouden blijven. Dat resultaat is te danken aan de inspanningen, die reeds werden gedaan om het gemeenschappelijk vervoer te onttrekken aan de wisselvalligheden van het andere wegverkeer. Met dat doel en in het vooruitzicht van de Wereldtentoonstelling werden reusachtige werken ondernomen voor de verbetering van het tramverkeer; ongeveer 100 km spoor werden verplaatst waarvan nagenoeg 70 km op afzonderlijke bedding. Daarenboven is het ondergronds complex aan de Grondwetplaats (Brussel-Zuid) zodanig geslaagd dat het meermaals bezocht werd door leiders van buitenlandse tramwegmaatschappijen.

gemeenschappelijk vervoer rijdend boven en onder de grond. Wijzen, wij er terloops op dat de M.I.V.B. reeds ver doorgedreven studies heeft ondernomen op dat gebied daar, sinds het eerste ontwerp van 1925, er met de technische mogelijkheden van 1961 geen sprake meer is een metro als een hersenschim te beschouwen. Het ondergronds gedeelte zou zich beperken tot de drukste delen van het stadscentrum en zou 21 km bedragen. Het zou 1/7 van geheel het net vertegenwoordigen maar het zou nochians 2/3 van het totaal vervoer verzekerden.

Dat alles zal veel kosten, men spreekt van 7 à 8 miljard, maar indien het Wegenfonds in 15 jaar 100 miljard zal besieden aan de verwezenlijking van wegenbouw kan men misschien de investering van enkele miljarden onder ogen nemen voor de verbetering van het stedelijk vervoer in de hoofdstad, waarvan de bevolking 1/8 vertegenwoordigt van gans het land zodat het idee van een ondergrondse spoorweg te Brussel best een werkelijkheid kan worden.

# Jaarvergadering van de Algemene Dienst voor Veiligheid DE GROEP LIMBURG verovert de trofee Graaf L. de Lichtervelde



De heren Breels en Haenen, afgevaardigden van de Groep Limburg, met de trofee.

De uitstekende resultaten, behaald tijdens het dienstjaar 1960 door de talrijke veiligheidsploegen, hadden voor gevolg dat meer dan 70 afgevaardigden, uit alle delen van het land, uitgenodigd waren op deze vergadering, die plaats had op dinsdag 18 april.

Vooraf namen zij deel aan een vergadering, voorgezeten door de heer Mornard, adjunct van het Algemeen Diensthoofd voor Veiligheid, tijdens dewelke de toestand van het eerste trimester 1961 werd onderzocht en gecommuniceerd.

Na een korte pauze werden de voorbehouden plaatsen ingenomen door de genodigden en de ambtenaren van het Hoofdbestuur. Om 10 h 30 deed de heer André, Voorzitter van de Raad van

Beheer, vergezeld van Ridder Roberti, Beheerder, de heer Hoens, Directeur-Generaal, en de heer De Clercq, Inspecteur-Generaal, zijn intrede in de zaal.

De heer De Clercq verklaarde de Jaarvergadering van de Algemene Dienst voor Veiligheid geopend en dankte allereerst de heer A. André omdat hij, zoals andere jaren, het voorzitterschap heeft willen aanvaarden voor de uitreiking van de beloningen aan de laureaten van de veiligheidswedstrijden. Hij begroette de aanwezigheid van Ridder Roberti en van de heer Directeur-Generaal en heette de heren Bocken en Vannitsen, hogere ambtenaren van de N.M.B.S., evenals de heer Van Lul, Ere-Inspecteur-Generaal, hartelijk welkom.

Na de afgevaardigden geluk te hebben gewenst gaat de heer De Clercq als volgt verder :

*Ik wens uw geduld niet op proef te stellen, de twee laatste punten van ons programma zullen reeds een weinig meer tijd vragen als naar gewoonte, maar ik meen toch in 't kort uw aandacht te moeten vestigen op enkele bekomen uitslagen in 1960.*

*Het aantal ongevallen met werkverlet in dienst bedraagt nog slechts 2,9 per 100 agenten tegenover 3,5 in 1959. Wij zijn ver beneden de 9,4 van 1948.*

*Enkele records verdienen onderlijnd te worden :*

*Een ploeg van 45 agenten van de dienst « Beweging » in de Groep Luik*



Zicht in de zaal tijdens de uitreiking van de beloningen. Op de eerste rij : de heer Valcke, Hoofdingenieur-Diensthofd, de heren Vannitsen en Bocken, hogere ambtenaren van de N.M.B.S., en de heer Van Lul, Ere-Inspecteur-Generaal, steeds trouw op post op de vergaderingen van de Veiligheid.

bereikte 2.000 dagen zonder ongeval op 6-8-1960.

Een ploeg van 45 agenten van de dienst « Beweging » in de Groep Henegouwen bereikte 1.000 dagen zonder ongeval op 21-8-1960.

Citeren wij eveneens de werkhuizen van Andenne, Jumet en Hasselt die op 31-12-1960 respectievelijk 1.475, 822 en 807 dagen bereikten.

Het is geen toeval dat zulke resultaten werden bereikt. Dit kan vooral toegeschreven worden aan het feit dat iedereen van U het belang en de noodzakelijkheid heeft ingezien van de zending die hem werd toevertrouwd. Wij kunnen ons slechts verheugen over zulke daadwerkelijke medewerking.

Er is nochtans een schaduwzijde namelijk, het aantal ongevallen op de weg van het werk stijgt op onrustwekkende wijze (+ 50%).

Om deze ongevallen te vermijden, deed de heer Inspecteur-Generaal beroep op de vastberadenheid, de wilskracht en de veiligheidszin van het personeel.

Na de toespraak, in het Frans, van de Voorzitter richtte de heer Directeur-Generaal zich, in het Nederlands, tot de vergadering.

#### TOESPRAAK VAN DE HEER DIRECTEUR-GENERAAL Dames, Heren,

De resultaten die de h. Inspecteur-Generaal komt toe te lichten, verzekeren ons ontegensprekelijk een benijde en benijdenswaardige positie op gebied van veiligheid op nationaal plan.

Bijzonder verheugende resultaten waarover wij fier mogen zijn en die het bewijs leveren van het volledig slagen van dit humanitair werk : de strijd tegen het arbeidsongeval.

Ik houd er van mijn beste dank en mijn welgemeende gelukwensen te richten aan allen die, door hun vastberadenheid en hun beslistheid de strijd tegen



De heer De Clercq, Inspecteur-Generaal, wenst de winnende ploegen geluk. In het midden de heer André, Voorzitter van de Beheerraad, en naast deze de heer Hoens, Directeur-Generaal.

de ongevallen onverbroken voortzetten, eens te meer een nieuwe overwinning hebben behaald.

Ik feliciteer in het bijzonder de ploegen van Luik en van Henegouwen, die respectievelijk 2.000 en 1.000 dagen zonder ongeval bereikten, evenals de werkhuizen van Andenne, Jumet en Hasselt voor de merkwaaardige uitslagen, die zij boekten.

Ik breng eveneens hulde aan de waakzame strijdvaardigheid en de wakkere initiatiegeest van de generale staf van de Veiligheidsdienst, die de omvangrijkheid van de vraagstukken heeft omschreven, de gewenste schikkingen heeft getroffen en de gepaste methodes heeft aangewend.

Reeds verschillende malen, hebben wij de gelegenheid gehad de menigvuldige initiatieven op te sommen die in uitvoering werden gebracht om dit doel

te bereiken.

Ik herinner U nochtans aan de gevallenstudie door de audio-visuele methode, waarvan een eerste voorstelling werd gegeven op de jaarlijkse vergadering van de Algemene Dienst voor Veiligheid op 17 maart 1959.

Gedurende de twee laatste jaren werd deze methode merkelijk uitgebreid en heeft thans haar plaats ingenomen in een welbepaald bestrijdingssysteem.

Ik verheug er mij over U vandaag te kunnen mededelen dat de gecommuniceerde projectie van de diapositieven betreffende de « Wegcode » en de « Beweging » werd gevraagd door :

- de politie van de stad Mechelen,
- deze van de stad Kortrijk,
- de Vereniging van de Diensthoofden voor Veiligheid van België,
- het uitvoerend comité, gelast met de organisatie van de operaties « wegveiligheid »,
- de N.M.B.S.,
- de M.I.V.B.,
- Het Rode Kruis van België (werelddag over het thema « Het ongeval is niet accidenteel »,
- het Ministerie van Openbaar Onderwijs.

Het is met een zekere fierheid, gegrond ten andere, dat wij het succes vaststellen van onze methodes buiten de onderneming.

De Inspecteur-Generaal zegde zoëven : « er is een schaduwzijde aan deze resultaten » : het aantal ongevallen op de weg neemt op onrustwekkende wijze toe.

Dit groot vraagstuk stelt zich onder twee aspecten :

- a) de ongevallen op de weg van het werk,
- b) het verkeersongeval, in dienst, of het ongeval op de weg.

De toename van het aantal ongevallen op de weg van het werk is ontstellend.

De vergelijking, op basis van de tijd voor heen- en terugweg ten opzichte van de werktijd van de ongevallen op de weg van het werk enerzijds, en de arbeidsongevallen anderzijds, toont dat het aantal ongevallen hetzelfde is, maar dat het percentage van ernst veel hoger is voor het ongeval op de weg.



Van links naar rechts : de heren Depas H. en Franquinet A. vertegenwoordigen de werkhuizen van de Groep Namen-Luxemburg ; de heren Van de Castele P. en Mets P. afgevaardigden van Weg en Werken van Oost-Vlaanderen en de heren Pirard L. en Manard voor de Beweging van de Groep Luik.

Onze werklieden doorlopen gemiddeld 22 km per dag op de openbare weg en verblijven er gemiddeld één uur per dag.

Voor gans het personeel vertegenwoordigt dit 2 miljoen man/uren op de weg van het werk en elke agent doorloopt 5.500 km per jaar.

Zulke koers wordt niet licht opgevat, er zijn veel risico's aan verbonden. Het volstaat niet voorzichtig te zijn op de fabriek.

Men moet het ook zijn, en zelfs meer, op de weg van het werk. Voorzeker moeten de oplossingen aan de gestelde vraagstukken door het wegverkeer gezocht worden op lokaal plan, maar in het algemeen vinden meer dan 80 % van de ongevallen hun oorsprong in de gedraging van de werkmán zelf.

Het is misschien nuttig hier te herinneren dat wij een nieuw systeem in voege hebben gebracht, namelijk het nazicht van de vervoermiddelen door onze stelplaatsoversten. De vastgestelde gebreken worden aan de geïnteresseerde op een speciaal briefje kenbaar gemaakt.

Weest niet van diegenen die protesten tegen dit nazicht en die zeggen « Dat gaat hen niet aan ».

Morgen kan uw leven of uw gezondheid misschien afhangen van een rem in slechte staat, van een versleten rem, van gebroken spaken.

Moet er langer uitgeweid worden over het tweede aspect van het vraagstuk?

In België gebeuren er jaarlijks meer dan 150.000 verkeersongevallen, waarvan meer dan 900 doden ter plaatse, meer dan 12.000 zwaar gekwetsten en meer dan 58.000 licht gekwetsten.

Bij de N.M.V.B. werden in 1960 3.360 autobusongevallen opgetekend waarvan 60 % met verantwoordelijkheid.

Deze tabel is niet van aard om de toekomst met optimisme in te zien en toont ontgensprekelijk aan dat andere vraagstukken oprijzen, waarvan het belang geenszins te verwaarlozen is.

Dit toont eveneens aan dat het voorkomen van de ongevallen een voortdurende noodzakelijkheid is, een taak die noch rust, noch einde kent.

Het is uiterst moeilijk op dit domein succes te bekomen omdat hiervoor een voortdurende aandacht en ononderbroken initiatief worden vereist.

Elke verandering op elk gebied ook verhoogt de ongevallenrisico's of scheidt er nieuwe en het is niet gemakkelijk zich niet te laten voorsteken in deze avontuurlijke strijd tegen de menselijke onbezorgdheid en nalatigheid.

Wij hebben 12 jaren aanhoudende inspanningen achter de rug, bekroond met ontgensprekelijk succes.

Andere vraagstukken worden gesteld. Het komt er dan op aan uw aktie met enthousiasme en toewijding te hernemen.

De heer Directeur-Generaal eindigde zijn toespraak met de bepaling van het begrip « eerbied voor de vijand ». Wanneer men goed weet wat u vijandig is, een ziekte of een gevaarlijk werk, is men gewapend om te vermijden er het slachtoffer van te worden. Dus in de uitoefening van ons dagelijks werk moeten wij trachten de gevaarlijke risico's te bepalen, teneinde er ons tegen te kunnen beschermen.

Vervolgens kondigde de heer De Clercq aan dat de Voorzitter zal overgaan tot de uitreiking van de omslagen met de premies aan de ploegen, die minstens 365 dagen zonder ongeval met werkverlet hebben bereikt en nam elke afvaardiging beurtelings bezit van haar cheque.

Nadien verschenen de laureaten van

de wedstrijd tussen de groepen.

Onder luide bijval had dan de overhandiging plaats, door de heer Voorzitter, van de prachtige trofee Graaf Louis de Lichtervelde aan de heren Haenen en Breels, vertegenwoordigers van de Groep Limburg, winnaar van de wedstrijd tussen de groepen met het beste coëfficiënt, hetzij 0,936.

In enkele woorden maakte de heer De Clercq het bilan op voor 1960 dat in zijn geheel voldoening schonk maar hij maakte zich echter ongerust over het toenemen van de ongevallen op de weg van het werk. Tegenover dat gevaar, aldus de heer Inspecteur-Generaal, hebben wij besloten een tegenoffensief in te zetten in de vorm van een reeks kleurendiapositieven, verwezenlijkt door onze diensten met de medewerking van de heer D'Haen, afgevaardigde van de Veiligheid van de Groep Brabant en gewaardeerd fotograaf.

Gedurende 25 minuten konden de aanwezigen genieten van de zeer suggestieve beelden, waarin de warme en levendige kleuren gekoppeld werden aan het realisme van de voorstelling. Wij volgden de wederwaardigheden van de ontvanger Oscar, die wij eerst in bewondering zien staan voor zijn blinkende bromfiet; zijn onbezorgdheid werpt hem echter een opeenhoping van onaangenaamheden van allerlei aard op den hals, die wij hier niet gaan opsommen. De nieuwe beeldenreeks is ten eerste geslaagd en laat ongetwijfeld toe te bevestigen dat de audio-visuele methode met succes wordt gebruikt bij de Buurtspoorwegen.

Deze voorstelling werd gevolgd door een Canadese film over de veiligheid in het houtakkersbedrijf en was tevens het einde van deze traditionele jaarvergadering voor de veiligheid.

## Een ernstig ongeval te Salzannes

Onlangs greep er in de autobusbergplaats van Salzannes een ernstig ongeval plaats. Het scheelde weinig of het had dodelijke gevolgen. Wat ons bezorgd maakt zijn de omstandigheden waarin het ongeval zich voordeed. Want morgen kan het zich in een andere stelplaats voordoen daar het plaats greep tijdens een gewoon manoeuvre, dat zich ieder ogenblik van de dag op ons net herhaalt.

Het betreft hier eenvoudig een autobus, die in de garage werd gereden waar agenten aan het werk waren.



De autobusbergplaats te Salzannes.

Onderzoeken wij de feiten.

De autobusbergplaats van Salzannes, waarvan het parkeergedeelte een diepte heeft van 135 m, heeft zes rijbanen; aan het eind bevinden zich de onderhoudspuiten, in de nabijheid van de magazijnen.

Op het ogenblik van het ongeval stond de autobus n° 2028 op het rijvlak n° 3, op 35 m van de ingang. De werkmán Adolphe Renier herstelde een standlicht aan de linkervoorkant van het voertuig, de rug gekeerd naar de ingang.

Verdiept in zijn werk had hij de A.B. 1755 niet horen aankomen; het voertuig reed volgens de instructies achterwaarts en daar de tweede rijstrook niet vrij was volgde hij het rijvlak n° 3. Ter hoogte van de A.B. 2028 zwenkte hij om er langs te rijden.

Stapvoets achteruitrijdend, keek de bestuurder in zijn linkerachteruitkijkspiegel en voelde geen enkele schok. Wanneer hij de A.B. 2028 voorbij reed zag hij dat de linkervoerhoek ingedrukt was en stopte hij om te zien of hij de autobus in het voorbijrijden geraakt had. Hij stapte uit en vond de agent Renier uitgestrekt op de grond achter de twee voertuigen.

Na de wedersamenstelling van het ongeval en de verklaringen van de belanghebbenden stond het vast dat de A.B. 1755 het slachtoffer had aangereiden en geplet tussen de wanden van de twee autobussen.

Gevolgen : breuk van het schouderblad en van de pols.

**De bestuurders, die achteruitrijden moeten steeds :**

- 1) aandachtig het manoeuvre volgen zowel in de linker als in de rechter achteruitkijkspiegel;
- 2) hun aankomst aankondigen door tijdens het manoeuvre herhaaldelijk geluidssignalen te geven.

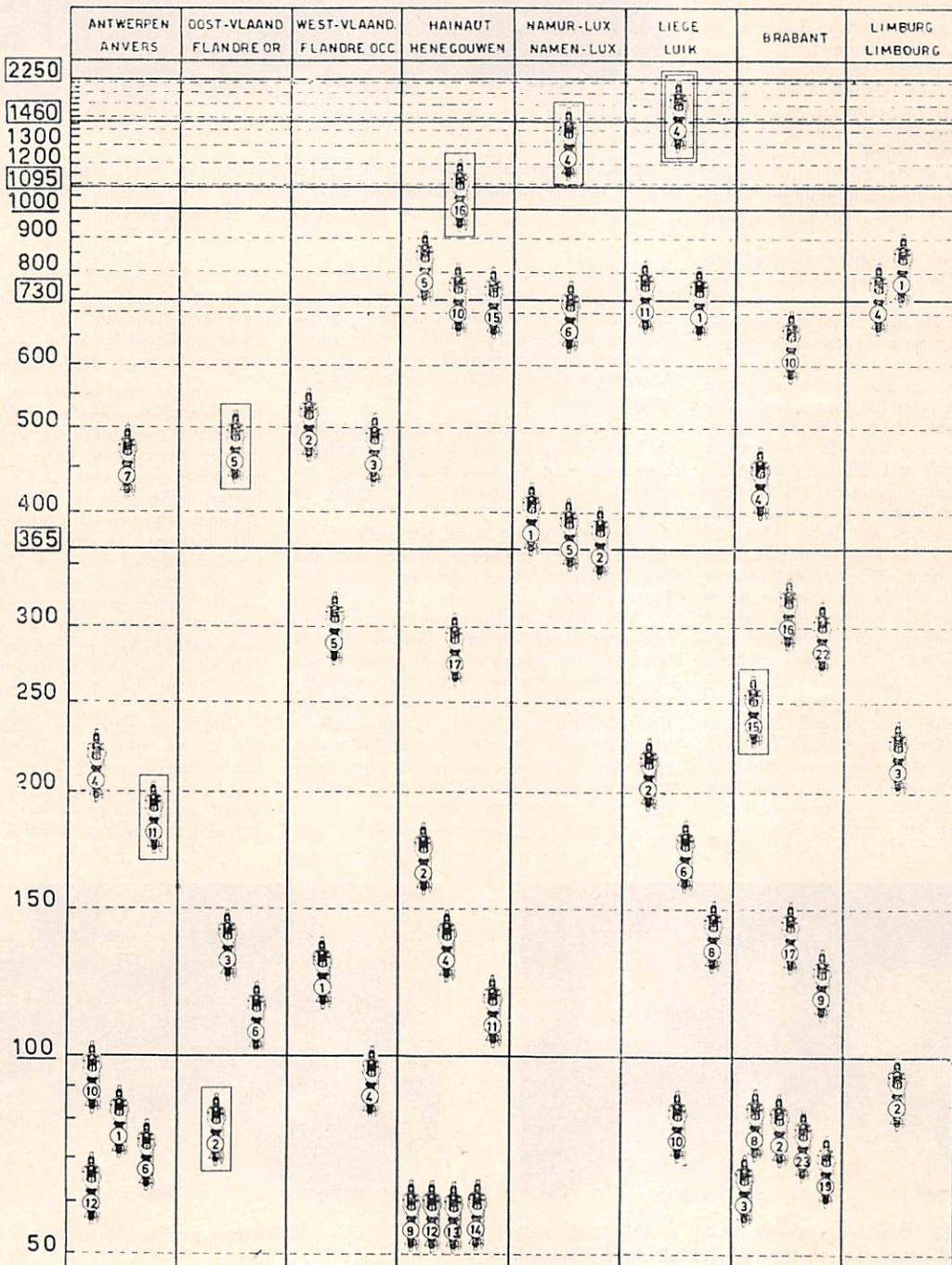
# DE VEILIGHEIDSWEDSTRIJD

STAND VAN DE PLOEGEN OP 30 APRIL 1961.

Kent U de ploegen die dit jaar de 1.000 dagen nog kunnen bereiken ? Onthoudt dan deze data :

- 10 JULI 1961 — Werkhuizen van Jumet (ploeg 5).
- 12 JULI 1961 — Werkhuizen van Hasselt (ploeg 1).
- 4 OKTOBER 1961 — Werkhuizen van Luik-St-Gilles (ploeg 11).
- 22 OKTOBER 1961 — Beweging van Lanaken - Bilzen - Maaseik - Bree - Genk (ploeg 4).
- 27 OKTOBER 1961 — Beweging van Doornik - Frasnès - Vloesberg (ploeg 10).
- 29 OKTOBER 1961 — Beweging van Luik-St-Gilles (ploeg 1).
- 9 NOVEMBER 1961 — Beweging van Quaregnon (ploeg 15).
- 9 DECEMBER 1961 — Beweging van Chimay (ploeg 6).

## VOLHARDING — WAAKZAAMHEID



# 2000 dagen zonder ongeval door de ploeg van Omal - Verlaine

De lezers, die geregeld onze veiligheidswedstrijd volgen, zullen reeds hebben opgemerkt dat de ploeg n° 4 van de Groep Luik sinds enkele maanden de 2.000 dagen zonder ongeval heeft bereikt.

Deze uitzonderlijke gebeurtenis werd in het begin van de maand april gevierd in de mooie eetzaal van de nieuwe burelen te Luik-Sint-Gilles.

Bij de ingang van het lokaal werden de genodigden, o.m. de heer Mornard, hoofdingenieur en adjunct van het Algemeen Diensthoofd voor Veiligheid en zijn dame evenals de heer Follon, e.a. inspecteur, ontvangen door de heer Botton, directeur van de Groep Luik en de heer Henrard, hoofdingenieur.

De heer Lebrun, diensthoofd voor Veiligheid van de Groep Luik, neemt eerst het woord en herinnert er aan dat, in 1957, de agenten van Omal en Verlaine hun 1.000 dagen zonder ongeval hebben gevierd en dat zij toen het besluit genomen hebben hun inspanningen voort te zetten met de hoop de 2.000 dagen te bereiken.

Na zijn dank te hebben betuigd aan de Algemene Dienst voor Veiligheid verleent de heer Lebrun het woord aan de heer Mornard, die zijn dankbaarheid uitdrukt aan de directie en het kaderpersoneel van de Groep Luik en zijn gelukwensen overmaakt aan de agenten van ploeg n° 4. Hij verwijst vervolgens naar de recente fantastische verwezenlijkingen op het gebied van de ruimtevaart en onderlijnt dat met dit alles de mens, met zijn vreugde, zijn leed, zijn verdriet en zijn zorgen vergeten wordt. « *De dagbladen* » aldus de heer Mornard « *hebben niet gesproken van Omal en van Verlaine daar deze gebeurtenis te eenvoudig was. Maar ik acht ze groot in haar eenvoud. Zij is groot daar, alleen achter het stuurwiel, gij gevochten hebt tegen de verleidingen van onvoorzichtigheid, van onbezorgdheid en achteloosheid.* »

« *Zij is groot, daar ondanks het guur weer en de gladde wegen van Haspengouw, gij, getrouwe dienaars van een openbare dienst, er voor gezorgd hebt dat de arbeidzame bevolking van uw streek, tijdig op het werk kwam.* »



Aan de bestuurstafel. Mevr. Botton in gesprek met de heer Henrard, Hoofdingenieur, en de heer Winandy (rechtstaande). Rechts de heer Botton, Directeur, in gesprek met de heer Mornard, Hoofdingenieur.

« *Ten slotte is zij groot daar gij getoond hebt door de wil, door de aandacht, door de hardnekkigheid waarlijk mannen te zijn, mannen, die zonder snoeverij, kunnen beschouwd worden als behorend tot het keurkorps van onze Bewegingsdiensten.* »

Tot slot van zijn toespraak herinnert de heer Mornard aan de stijging van de ongevallen op de weg van het werk en vraagt hij de nodige voorzorgen te nemen.

Na de maaltijd werd een soort quizwedstrijd georganiseerd, in verband met het Verkeerswetboek, die een uitbundige bijval oogst.

Vervolgens verleent de heer Lebrun het woord aan de heer Botton, die allereerst zijn agenten geluk wenst voor de verwezenlijking van dat prachtig resultaat, enig in de annalen van de Buurtspoorwegen. « *De Groep Luik* » aldus de heer Directeur, « *die het voorrecht heeft in haar rangen een ploeg te tellen, die dergelijk resultaat heeft bereikt, is er ten zeerste mee vereert.* »

« *De veiligheidsgeest* » gaat hij ver-

der « *veronderstelt bij degenen die hem bezit, verstand, een waakzame en onafgebroken aandacht, de zin voor verantwoordelijkheid en een voldoende dosis wilskracht om ze op zich te nemen.* »

« *Indien het geheel van de werknemers dergelijke hoedanigheden niet bezitten, is het toch zeker dat velen ze zouden kunnen verwerven, zoals men een goede gewoonte aanneemt.* » De heer Botton brengt hulde aan de ploeggeest van de agenten en van de houding van hun onmiddellijke oversten. « *De technische hoedanigheden van een overste* » zegt de heer Botton « *zijn praktisch zonder waarde indien zij niet gepaard gaan met een edel karakter, dat hen er toe aanzet zich gelijktijdig te interesseren aan de veiligheid van het personeel en aan de rentabiliteit van de onderneming.* »

De heer Directeur besluit zijn toespraak als volgt : « *Men ziet mensen, die overal en altijd glimlachend, vriendelijk en gedienschtig zijn, zelfs in tegenwoordigheid van het geheim van het geluk te achterhalen.* »



De heer Dengis, Bewegingsoverste 1° kl. te Omal, de heer Hannay, Stelplaatsoverste te Rocourt, en de heer Fagnoul, Bewegingsoverste.



Er heerste een gezellige sfeer.

» Men benijdt ze en men zegt dat zij geluk hebben.

» Zij hebben nochtans niet meer geluk dan gelijk wie. Zij hebben heel eenvoudig deze waarheid weten te ontdekken, *tw. dat het geluk geen recht is en dat, om het te bereiken, men het moet verdienen.*

» Indien U deze raad in de praktijk omzet, kan ik U zonder schroom rendez-vous geven om de 3.000 dagen zonder ongeval te vieren.

» Het is met deze hoop en ook op uw huidig succes dat ik mijn glas ophef en dat ik het genoeg zal hebben U een klein geschenk te overhandigen evenals enkele versnaperingen aan de dames. »

Met de uitreiking van deze beloningen eindigt deze feestviering te Omal en te Verlaine, waar men begrepen heeft dat de veiligheid van allen in handen is van iedereen.



Een gedeeltelijk zicht van de feestzaal.

## DE WERKELIJKHEID OVERTREFT HET VERZINSEL.

# De heruitvinding van de autobus door de Amerikanen

Enkele jaren geleden verscheen in een Frans spoorwegtijdschrift een humoristisch verhaal waarin de schrijver vertelde dat de Amerikaanse eigenaars van auto's zich onderling hadden akkoord gesteld om hun voertuigen aan elkaar te haken en het besturen te laten verzekeren door één enkele bestuurder; alzo konden de andere uitrusten of slapen. Op deze wijze waren zij er toe gekomen een « weg-trein » in het leven te roepen, na al het mogelijke te hebben gedaan aan de « spoortrein » af te schaffen.

Nu lezen wij het volgende artikel in het januarinummer 1961 van het tijdschrift « Fleet Owner », dat zich richt tot degenen, die zich bezig houden met het reizigersverkeer en het vervoer van goederen over de weg.

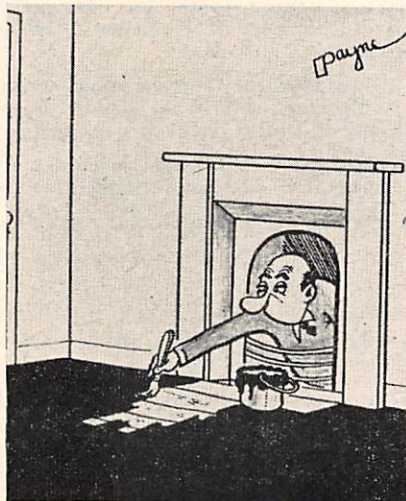
« Don Hummel, voorzitter van de Amerikaanse vereniging van gemeentebesturen, heeft verklaard dat het massaal vervoer van personen door de spoorwegen, in de lucht, op of onder de grond, opnieuw aan de orde van de dag kan komen in de plannen, opgemaakt met het oog op het afschaffen van de verkeersopstoppingen in de steden. Deze voorzitter voorziet dat vóór 1980 het nut van het massaal personenvervoer opnieuw zal ingezien worden. »

En de commentator van « Fleet Owner » stipt volgende zonderlinge zaak aan; « bewoners van de voorsteden (die dagelijks een uur met hun auto moeten rijden) hebben, **gezien het gebrek aan gemeenschappelijke vervoermiddelen**, een eigen vervoermaatschappij gesticht; enkele bedrijven uit het publiciteits- en uitgevers-

bedrijf hebben een vereniging gevormd en hebben... **hun eigen autobus gekocht.** »

Tegen een billijke maandelijkse vergoeding (die erg op een abonnement lijkt) zijn zij thans zeker een zitplaats te hebben bij elke reis en hebben zij slechts een enkele betaling te doen voor het parkeren van de autobus.

Dat men het neme zoals men het wil, dat is niet te beschouwen als een normale en verstandige toestand; bij ons bestaat de rol van de N.M.V.B. er in te vermijden binnen een tiental jaren onze toevlucht te moeten nemen tot dergelijke oplossingen.



## Gebruik van butaan- en propaanflessen

- Nooit het kraantje van een liggende fles openen.
- Nooit een fles vastgrijpen bij het kraantje, want het zou kunnen loskomen en gas laten ontsnappen.
- Nooit andere soepele leidingen gebruiken dan diegene die te dien einde zijn afgeleverd. Butaan is een oplosmiddel voor sommige leidingen.
- Nooit deze leiding meer dan één jaar gebruiken, want mettertijd verslijt ze en vertoont lekken.
- Nooit aansluiten in de nabijheid van een brandende kachel.
- Steeds een ventilatieopening voorzien in een lokaal waar zich een butaan-propaanfles bevindt.
- Steeds de branders reinigen die, als zij slecht geregeld zijn, kooloxyde kunnen afscheiden.
- Steeds een evacuatieopening voorzien ter hoogte van de vloer. Bij voorkomend lek slaat het butaan-gas neer, daar het zwaarder is dan de lucht.
- Steeds de lekken nakijken met behulp van zeepschuim en niet met een lucifertje.
- Steeds de staat van de koppelingen en verbindingen nakijken op het ogenblik dat men een nieuwe fles monteert.

N.V.V.A.

# Grote Veiligheidscampagne

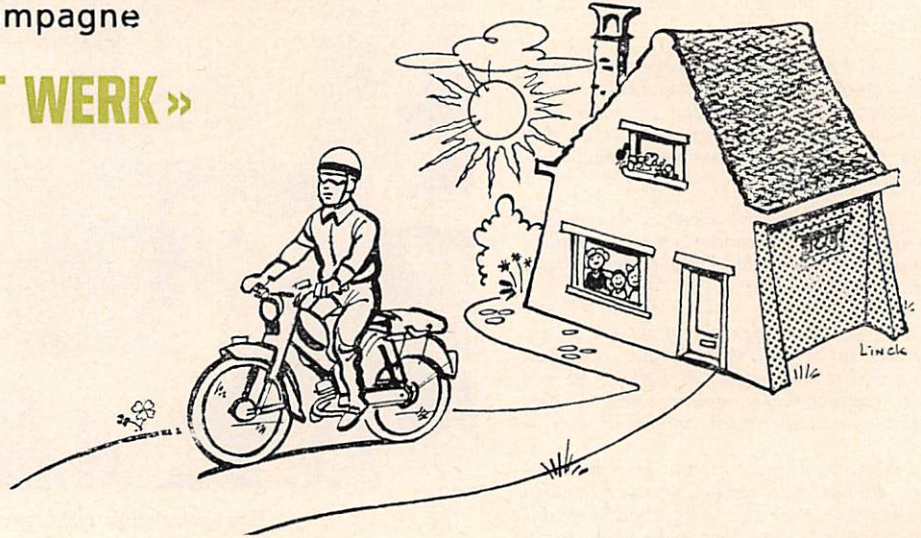
## «WEG VAN HET WERK»

van

1 juni 1961

tot

31 december 1961

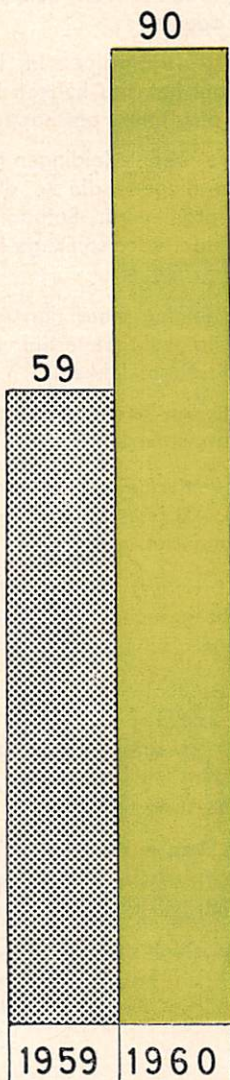


Na kennis te hebben genomen van de statistieken van de ongevallen op de weg van het werk, opgelopen in 1960, geeft men zich rekenschap van de ernst van de toestand.

De opgetekende cijfers voor de N.M.V.B. overtreffen de meest pessimistische vooruit zichten.

Reeds in 1960 werden 90 ongevallen op de weg van het werk met werkverlet opgetekend, tegen 59 in 1959, hetzij een verhoging van meer dan 50%. Indien men het globaal aantal ongevallen met en zonder werkverlet beschouwt, gaat men van 77, in 1959, naar 113 in 1960.

De statistieken van het eerste trimester 1961 wijzen op een verhoging vergeleken bij 1960.



### WEGGEBRUIKERS OPGELET !

Hetzij ge voetganger, wielrijder, motorrijder of automobilist zijt : verdubbel de aandacht en de voorzichtigheid op de weg van het werk.

Om uw verplaatsing op de openbare weg te regelen bestaat er een verkeerswetboek ; zelfs de voetganger is er aan onderworpen.

Dat wetboek is niet in hoofdzaak bestemd om de politie en de rijkswacht toe te laten iemand te bekeuren, haar doel is uw veiligheid en deze van de anderen te verzekeren.

Maar opgelet wat het verkeerswetboek betreft : voorrang betekent niet noodzakelijk veiligheid. Maar er is nog meer dan uw verkeerswetboek.

Zorgt er eveneens voor uw materieel zorgvuldig na te zien ten einde een eventueel gebrek te kunnen laten herstellen.

Waarom langer rijden met defecte remmen, versleten banden en lichten in slechte staat ?

Stelt niets uit tot morgen want morgen zal het misschien te laat zijn. Zoudt ge uw gezondheid willen verdubbelen ? Neen, waarom neemt ge dan zoveel risico's bij een spel waar ge vroeg of laat toch zult verliezen.

Motorrijders, vergeet vooral niet dat het aantal ongevallen overkomen met motorrijtuigen, bij de N.M.V.B., 50% van het totaal aantal ongevallen op de weg van het werk vertegenwoordigt.

Is het in dat geval niet normaal u aan te sporen tot het nemen van een maximum aan voorzorgen : beperkte snelheid op gladde wegen, toenemende voorzichtigheid bij verminderde zichtbaarheid, intens verkeer en ongunstige weersomstandigheden.

Motorrijders, moeten wij het herhalen dat, alvorens een motorrijtuig te kopen, ge u een helm moet aanschaffen ; dat zal vermijden een schedelbreuk op te lopen.

En vergeet ook uw bril niet, want een stofdeeltje zou u kunnen verblinden.

Gij, agent van de N.M.V.B. en weggebruiker :

« Toont dat ge een goede kameraad zijt en helpt uw evenmens in nood ».

« Toont dat ge een goede burger zijt en eerbiedigt de verkeersregels ».

« Toont ten slotte dat ge waarlijk een man zijt die zijn eigen veiligheid verzekert en deze van de anderen »

en vooral gebruikt als leus, deze van de veiligheid voor 1961 :

STEL PAAL EN PERK  
AAN DE RISICO'S  
OP DE WEG VAN HET WERK