

ONZE BUURTSPOORWEGEN



Talrijke autobusdiensten van de N.M.V.B. doen het N.M.B.S.-station te Vilvoorde aan.
Op het plein, het standbeeld van de schilder Portiaels. (Foto E. Roels)

Tweemaandelijks tijdschrift voor het personeel van de N.M.V.B.

PRETTIG KERSTFEEST EN GELUKKIG NIEUWJAAR

KERSTMIS



Zeer vroeg wordt het kerstgebeuren in de kunst weergegeven, waarvan dit ivoren beeld uit 1130 getuigt. Merk bovenaan de ster op, die later ook op de kerstboom een grote rol zal spelen. Het werk is van een onbekende meester uit het Rijnland.

NIEUWJAAR

Het jaar gaat eindigen; 1975 gaat opgeslorpt worden door de duisternis der tijden, maar reeds kondigt zich zijn triomfantelijke rivaal aan.

Ter gelegenheid van nieuwjaar worden gelukwensen uitgewisseld. Het gaat hier om een oude gewoonte, al heeft de viering van het nieuwe jaar niet altijd op dezelfde datum plaatsgehad. Oordeel zelf.

Voor de Joden vangt het jaar aan met Pasen, voor zover deze dag niet samenvalt met een zon-, woens- of vrijdag. Aldus kennen zij, zoals de Kerk in de middeleeuwen, jaren van verschillende lengte.

Wat de Islamieten betreft, zij laten het jaar aanvangen op het ogenblik dat de zon in de Ram, sterrenbeeld van het noordelijk halfrond, staat. Bij de Chinezen valt dit op de nieuwe maan die volgt na de intrede van de zon in het sterrenbeeld van de Vissen.

De Mexicanen legden een bepaalde poëtische smaak aan de dag want bij hen startte het nieuwe jaar op 23 februari, omdat rond die periode het eerste groen zijn verschijning deed.

In Europa had Romulus, legendarisch stichter en eerste koning van Rome, het begin van het jaar op 1 maart vastgesteld! Numa Pompilius, zijn opvolger, en de grote Julius Caesar verkozen 1 januari. Frankrijk, onder Karel de Grote, hield het opnieuw bij de 1e maart.

Maar in de 12e eeuw werd, onder invloed van de Kerk, het begin van het jaar naar Pasen verschoven, meer bepaald naar Paaszaterdag op het ogenblik dat volgt na de wijding van de paaskaars. Karel IX (1550-1574), koning van Frankrijk, bracht in 1564 opnieuw de viering van nieuwjaarsdag op 1 januari. In Engeland begon het nieuwe jaar lang op 25 maart. De 1^e januari werd er aangenomen vanaf 1752.

HET PROTOTYPE VAN HET NIEUWE TRAM- EN SEMI-METRORIJTUIG BIJ DE N.M.V.B.

De dagbladen hebben destijds ruimschoots gewag gemaakt van de studie van de N.M.V.B. over de opstelling van een nieuw tram- en semi-metrorijtuig.

Zoals aangekondigd in ons nummer van juli-augustus van dit jaar (nr. 177), in een artikel over de aanpassing van de motorwagens type S voor de semi-metro te Charleroi, werd er enkele maanden geleden om prijs voor de levering van twee prototype-rijtuigen verzocht. Na proeven met deze prototypes, zal een bestelling van een honderdtal van deze rijtuigen overwogen worden. Inmiddels heeft de Nationale Maatschappij prijsoffertes ontvangen die thans aan een grondig onderzoek onderworpen zijn.

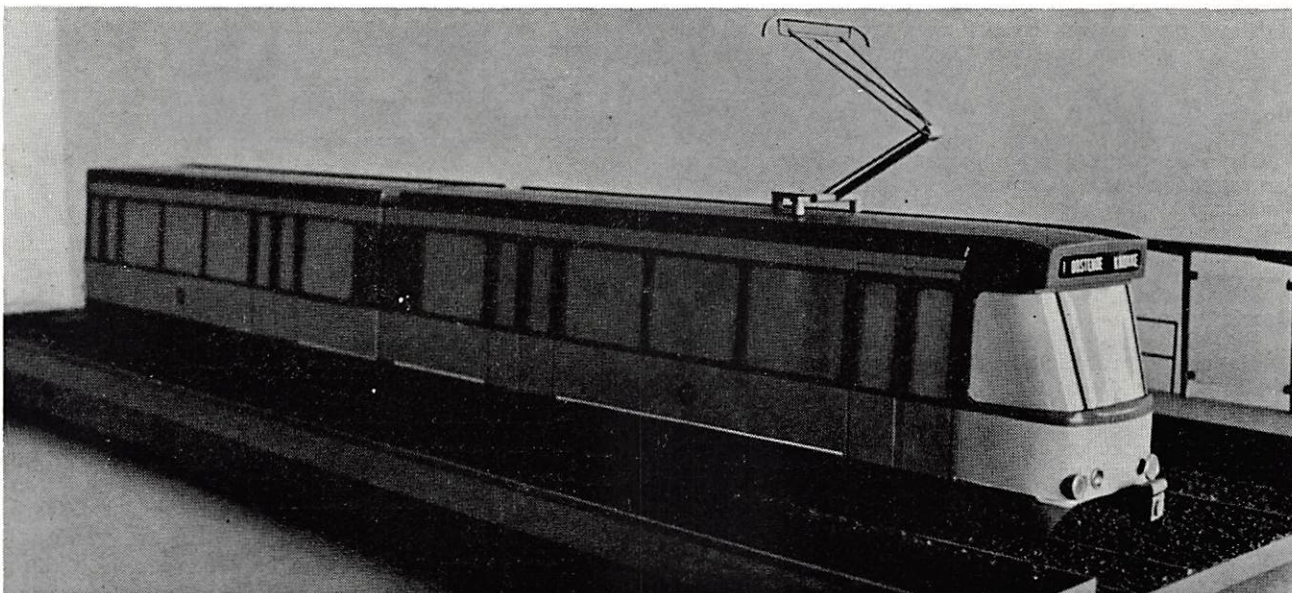
Het nieuwe voertuig is bestemd voor de semi-metro te Charleroi en voor de kustlijnen, maar het werd zodanig

opgevat dat het ook op andere netten in dienst kan gesteld worden.

Een gans bijzondere aandacht werd besteed aan zijn aanpassing aan het verkeer in een moderne stad, aan de handelssnelheid en aan het comfort der reizigers.

Er werd eveneens rekening gehouden met het feit dat het nieuwe voertuig moet kunnen rijden zowel op eigen baan als in de bestrating, evengoed in tunnel en op viadukt als op straatniveau, met of zonder reizigersperrons of vluchtheuvels.

Kortom, het rijtuig moet beschouwd worden als een overgang tussen een traditionele tram en een lichte metrotram, zodat sommigen het een «hybridische tram» genoemd hebben.



Maquette van het prototype van de nieuwe tram.

Algemene kenmerken

Het is een geleed voertuig bestaande uit twee elementen met een centrale geleiding (draaibaar platform).

De totale lengte bedraagt ongeveer 22,000 m en de maximale breedte is vastgesteld op 2,500 m.

Een of twee bijkomende elementen, elk 6,800 m lang, kunnen ertussen gevoegd worden waardoor de totale lengte van het tramstel respectievelijk 28,800 m en 35,600 m zou bedragen. Het ligt niet in de bedoeling van de N.M.V.B., ten minste niet in het begin, voertuigen met bijkomende elementen te bestellen.

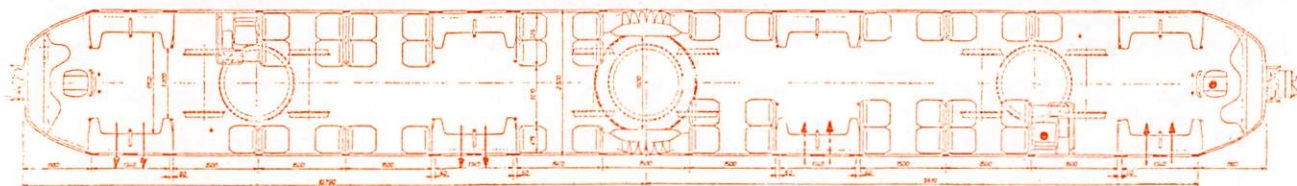
De motorwagens voor het net van Charleroi zullen uitgerust worden met twee stuurinrichtingen omdat zij op het eindpunt niet altijd kunnen draaien; op sommige plaatsen zijn er inderdaad geen sporen in lusvorm.

Aan de kust daarentegen zijn er wel eindpuntlussen en zullen de motorwagens derhalve slechts één stuurinrichting hebben. Achteraan zullen zij evenwel voorzien zijn van een installatie om achteruit te rijden.

Er is plaats voor 192 reizigers (afbeelding 1) op het voertuig met twee stuurinrichtingen en voor 204 reizigers (afbeelding 2) op het voertuig met één stuurinrichting (wat betreft de rijtuigen met één stuurinrichting en drie of vier elementen zou de capaciteit respectievelijk 266 en 329 passagiers belopen).

Drie exploitatiewijzen worden overwogen :

- 2 agenten (bestuurder en ontvanger) per rijtuig;
- 1 agent (bestuurder tevens belast met de inning) per rijtuig;
- 3 agenten (1 bestuurder en 2 ontvangers) op twee gekoppelde rijtuigen, met besturing van het ganse stel vanaf één enkele stuurinrichting.



Afbeelding 1: rijtuig met twee stuurplaatsen.

Allerlei

Deuren.

De rijtuigen voor Charleroi zullen langs elke zijde 4 deuren met dubbele doorgang hebben, hetzij acht deuren in totaal, terwijl voor de kust slechts vier deuren met dubbele doorgang langs één zijde (in de rijrichting) zullen voorzien zijn.

Voor Charleroi moeten er deuren langs twee zijden zijn omdat de rijtuigen niet kunnen draaien aan het eindpunt en dat het perron aan sommige haltes soms links gelegen is, wat niet het geval is aan de kust.

De deuren zullen van het zwaaiende type zijn, met een doorgang van minimum 1,200 m.

Voettreden.

Het nieuwe rijtuig zal uitgerust worden met beweegbare treden. Het in- en uitstappen der reizigers moet inderdaad kunnen geschieden hetzij vanaf een perron van 550 mm boven het rijvlak van het spoor, hetzij vanaf de bestrating of een voetpad.

Draaistellen.

Het voertuig zal voorzien zijn van drie draaistellen met elk 2 wielassen om de bochten in de best mogelijke voorwaarden te kunnen nemen.

De motoren zullen aan het raam van de twee uiterste draaistellen opgehangen worden. Het middelste stel zal een draagdraaistel zijn.

Snelheid.

Op vlakke baan moet een commerciële snelheid van 29 km/h kunnen gehandhaafd worden; op een helling van 3 %, zal deze snelheid 28 km/h bedragen. Om deze snelheid te bepalen, is men uitgegaan van een gemiddelde afstand van 600 m tussen de haltes en van een halte-tijd van 20 seconden.

De motoren zullen zo opgevat zijn dat zij een dienst-snelheid van maximum 65 km/h kunnen verwezenlijken.

De stroomafname aan de voedingskabels zal geschieden door middel van een pantograaf van moderne opvatting, met een zijdelingse verplaatsing van maximum 800 mm.

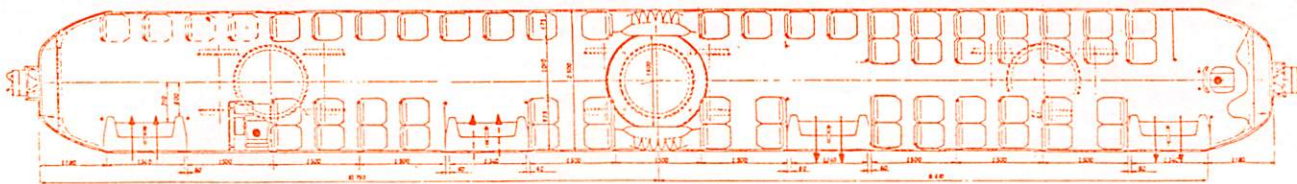
*
**

Zoals gemeld in het begin van dit artikel heeft de Nationale Maatschappij prijsoffertes voor de bouw van bedoelde prototypes ontvangen. Deze offertes worden onderzocht door onze studiedienst van de Directie der Technische Diensten.

De uitslagen van deze studie zullen medegedeeld worden aan de Raad van Beheer die aan de h. Minister van Verkeerswezen een voorstel zal doen voor een bestelling aan de leverancier gekozen op basis van het aangeboden materieel, de voorgestelde prijzen, de gegeven waarborgen, de leveringsvoorwaarden, enz.

Andere kenmerken

Lengte buiten kas (2 elementen) ongeveer	21,580 m
Maximum buitenbreedte	2,500 m
Maximum hoogte van het dak (boven rijvlak spoor)	3,250 m
Stroomafnemer (hoogte boven rijvlak spoor) :	
— nuttige bedrijfshoogte maximum	6,700 m
— nuttige bedrijfshoogte minimum	3,900 m
— neergelaten stroomafnemer buiten bedrijf (maximum)	3,800 m
Hoogte vloer (boven rijvlak spoor) maximum	0,860 m
Binnenhoogte (boven vloer) minimum	2,300 m
Hoogte deuropening (boven vloer) minimum	1,900 m
Breedte dubbele zetel	0,925 m
Breedte enkele zetel	0,475 m
Breedte reizigerscoupé	1,500 m
Vrije hoogte boven het rijvlak (nieuw voertuig ledig)	0,065 m



Afbeelding 2: rijtuig met één stuurplaats.

De sociale zekerheid voor werknemers (Historisch overzicht tot 1970)

I. OORSPRONG EN EVOLUTIE

Ingevolge het machinisme en de industriële revolutie omstreeks het midden van de 19e eeuw, verscheen een nieuwe sociale klasse, namelijk deze van de werknemers. Tot omstreeks 1880 waren er feitelijk enkel verschillende vormen van private verzekering die aan de werknemers de gelegenheid boden zich op enigszins doeltreffende wijze tegen de armoede te beschermen: eensdeels de mutualiteiten, die nog een te gering ledenaantal telden en niet in staat bleken te zijn aan hun leden een ouderdoms- of levensverzekering te verstrekken die ernstige waarborgen bood, anderdeels de verzekeringsmaatschappijen, die trachtten de slechte risico's uit te schakelen en met zorg hun cliënteel uit te kiezen. In werkelijkheid waren deze louter vrijwillige beschermingsmaatregelen tot mislukking gedoemd.

Op het einde van de 19e eeuw zouden nieuwe solidariteitsvormen ontstaan. Tussen 1883 en 1889 voerde de Duitse keizerlijke regering het eerste systeem van sociale verzekeringen in. Werden achtereenvolgens afgekondigd: in 1883 een ziekteverzekering, in 1884 een verzekering tegen arbeidsongevallen en in 1889 een invaliditeits- en ouderdomsverzekering. Deze nieuwe vorm van dekking van de sociale risico's vond niet overal onmiddellijk ingang: sommige landen stonden er terughoudend tegenover en gaven de voorkeur aan een systeem van gesubsidieerde vrijheid.

De periode na de eerste wereldoorlog was gekenmerkt door nieuwe opvattingen. Onder invloed van de Internationale Arbeidsorganisatie, alsmede van de Amerikaanse sociale zekerheidsdienst (social security act) en, in 1942, door het verslag Beveridge, maakte zich stilaan de diepe zin los van een echt beleid van sociale zekerheid. Wat België betreft, werd op juridisch vlak de mutualistische beweging in 1851 erkend en werden enkele maatregelen genomen om de onvermijdelijke tekorten van de kas van onderlinge bijstand te verhelpen.

In 1850 werd de Algemene Lijfrentekas opgericht en, in 1865, de Algemene Spaarkas die aan de basis ligt van een werkelijke bloei van de Algemene Lijfrentekas. Aldus begint een periode van gesubsidieerde vrijheid die haar ontplooiing vindt in 1900 in de **wet op de ouderdomsverzekering**.

Het duurt tot 1903 vooraleer de eerste wettelijk verplichte regeling tot stand komt, met de wet betreffende de **arbeidsongevallen**. In sommige sectoren wordt de nood aan een wettelijk systeem met verplicht karakter steeds nijpender: in 1911 ontstaat de regeling van **verplichte verzekering tegen ouderdom en overlijden voor de mijnwerkers**. Tussen de twee wereldoorlogen doet zich een versnelde evolutie van die beweging voor.

De gesubsidieerde vrije verzekering tegen ouderdom wordt, in 1924 voor arbeiders en in 1925 voor

bedienden, vervangen door de verplichte verzekering. In 1927 komt een wetgeving op de beroepsziekten tot stand, wetgeving die van het begin af een verplicht karakter had. Op grond van de idee van de familiale rechtvaardigheid en de noodzakelijkheid de denataliteit tegen te gaan, komt er in 1930 een wet betreffende een verplicht systeem van kinderbijslag dat het eerste ter wereld zou zijn. De wet van 8 juli 1936 stelt een verplichte regeling in voor de jaarlijkse vakantie.

Bij de bevrijding van het land in 1944 wordt een belangrijke stap gezet. Tot dan toe had men aan het probleem van de dekking der sociale risico's slechts gedeeltelijke oplossingen gegeven. Nu echter wordt door de besluitwet van 28 december 1944 een regeling van « **sociale zekerheid** » ingevoerd, die in principe toepasselijk is op alle werknemers en ook kan uitgebreid worden tot de zelfstandigen.

Naast de verzekering tegen ouderdom en vroegtijdige dood, de kinderbijslag en de jaarlijkse vakantie wordt nu ook de **verzekering tegen ziekte en invaliditeit** en de **verzekering tegen werkloosheid verplichtend**.

De besluitwet van 28 december 1944 is de grondtekst gebleven, waarrond het ganse systeem van de sociale zekerheid is samengeordend.

II. DE REGLEMENTERING INZAKE WERKLOOSHEID

De noodzaak hulp aan werklozen te verlenen werd reeds in de tweede helft van de negentiende eeuw ingezien. De beklagenswaardige toestand waarin de industriële revolutie de werknemers had gebracht, gedurende de periodes van economische crisis, was een stimulans voor het particulier initiatief, en inzonderheid voor de werknemersorganisaties, om deze vorm van onderlinge steun en hulp te organiseren. In deze periode werden dan ook de **eerste werkloosheidsfondsen** opgericht.

Het nut van de werkloosheidsfondsen werd vrij spoedig door de overheid erkend: reeds in 1897 stelde de Provinciale Raad van Luik toelagen ter beschikking van deze fondsen. De stad Gent volgde dit voorbeeld.

Rijkstoelagen werden voor het eerst toegekend in 1907. Wegens de stijging van het aantal werklozen gedurende de eerste wereldoorlog, konden de fondsen het verzekeringsstelsel niet handhaven. Een hulpverlening werd ingesteld en de toekenning van uitkeringen werd aan een **Nationaal Hulp- en Voedingscomité** toevertrouwd.

Na de oorlog werd het verzekeringsstelsel opnieuw van kracht, doch de crisisjaren van de periode tussen de oorlogen in, brachten het andermaal in moeilijkheden. Daarom werd in 1920 een **Nationaal Crisisfonds** opgericht dat steun verleende aan de werklozen gedurende de periode waarin ze geen

recht hadden op uitkeringen ten laste van hun gemachtigde arbeidsorganisatie of wanneer de middelen van deze laatste uitgeput waren.

Nadat de regeling herhaalde malen, in 1921, 1924, 1932 en 1933 gewijzigd werd, volgde in 1935 de **Nationale Dienst voor Arbeidsbemiddeling en Werkloosheid** het Nationaal Crisisfonds op. Een gemengd stelsel werd ingevoerd: gedurende de eerste 60 dagen viel de werkloze ten laste van de werkloosheidsfondsen; na deze periode werd aan de werklozen die in behoeftige toestand verkeerden steun verleend door de Nationale Dienst voor Arbeidsbemiddeling.

De oorlogsjaren (1940-1945) brachten het stelsel van burgerlijke steun opnieuw in voege. Werklozen werden met armen gelijkgesteld.

Wanneer op 1 januari 1945 de **sociale zekerheid** van wal stak, werd een nieuwe regeling ingevoerd die evenwel nog een overgangskarakter behield. Een « **voorlopig steunfonds voor onvrijwillige werklozen** » werd toen opgericht.

Door het Regentsbesluit van 26 mei 1945 werd voor het eerst het beginsel van een veralgemeend recht op werkloosheidsuitkering toegepast, zonder rekening te houden met de eventuele behoeftige toestand van de werkloze. Het « Voorlopig Steunfonds voor onvrijwillige werklozen » werd sinds het koninklijk besluit van 13 december 1951 « **De Rijksdienst voor Arbeidsbemiddeling en Werkloosheid** » genaamd. Het koninklijk besluit van 25 februari 1961 verving deze benaming door « **Rijksdienst voor Arbeidsvoorziening** ».

III. DE VERZEKERING TEGEN ZIEKTE EN INVALIDITEIT

Reeds in de middeleeuwen werden door de gilden onderlinge fondsen opgericht om hun leden in geval van ziekte, invaliditeit, ouderdom of andere risico's bij te staan. Deze vorm van onderlinge hulp is blijven voortbestaan tot de Franse Revolutie die een einde maakte aan het corporatisme. De wet Le Chapelier van 15 juni 1791, die sinds 6 november 1795 ook in de latere Belgische gewesten van kracht was, verbood de heroprichting van om het even welke vereniging van burgers van dezelfde stand of beroep.

Deze wet werd nochtans niet in al haar gestrengheid toegepast: de uitvoerende macht stond zelfs oogluikend toe dat maatschappijen voor onderlinge bijstand, die enkel een menslievend doel beoogden, opgericht werden. Dit waren de eerste zogenaamde « mutualiteiten ».

Het begin van de overheidsinterventie dateert van 1849, met het koninklijk besluit van 16 april 1849. Voor de eerste maal wordt een rijkstoelage ter beschikking gesteld, met het doel gedeeltelijk tegemoet te komen in de oprichtingskosten van de maatschappijen voor onderlinge bijstand.

Zulks zal leiden tot de wet van 3 april 1851 die aan de tweehonderd maatschappijen die toen bestonden, de mogelijkheid bood om een erkenning van regeringswege te bekomen. Aan deze erkenning waren tal van voordelen verbonden: het vermogen om in rechte op te treden, de vrijstelling van zegel-

en registratierechten, de bekwaamheid om roerende giften en legaten te ontvangen.

De erkenning werd verleend aan de maatschappijen die zich tot doel hadden gesteld aan de leden of aan hun gezin, bepaalde prestaties te verstrekken, zoals tijdelijke hulp ingeval van ziekte, verwondingen of gebrekkigheid, bijdrage tot de begrafenis-kosten, organisatie van een spaardienst ten einde de aankoop van gebruiksvoorwerpen, levensmiddelen, enz. te vergemakkelijken. Aan de erkenning door de regering waren evenwel ook belangrijke nadelen verbonden: de administratieve voogdij drukte zwaar op de maatschappijen, de vereffeningsvoorwaarden waren bijzonder nadelig voor de deelgenoten, een gewoon koninklijk besluit volstond om de maatschappijen te ontbinden. Zulks had tot gevolg dat slechts een betrekkelijk klein aantal maatschappijen de erkenning aanvroegen.

Het bescheiden succes van de wet gaf aanleiding tot nieuwe beschikkingen die vervat waren in de wet van 25 juni 1894. Het beginsel van de wettelijke erkenning bleef gehandhaafd, doch de meest hinderende nadelen verdwenen.

Een wezenlijke vooruitgang voor de mutualistische beweging was het feit dat de nieuwe wet de mutualiteiten toeliet zich in verbonden te verenigen, wat het hun mogelijk maakte gemeenschappelijke diensten op te richten. De wet van 19 maart 1898 voorzag in de mogelijkheid voor de regering financiële hulp aan de erkende mutualiteiten te verlenen. Deze hulp werd verplicht gemaakt door de wet van 5 mei 1912 ten voordele van de mutualiteiten welke een invaliditeitsfonds oprichtten.

Bewust van het belang van een zo ruim mogelijke solidariteit, gingen de verbonden van ziekenfondsen zich weldra verenigen in landsverbonden.

Toen op 1 januari 1945 de verplichte verzekering van wal stak, werd op deze landsbonden een beroep gedaan om hun medewerking te verlenen aan de verplichte verzekering. Tevens werd een officiële instelling, met name de Hulpkas voor Ziekte- en Invaliditeitsverzekering, naast hen in de administratieve structuur van de verzekering opgenomen.

Ingevolge de wet van 9 augustus 1963 werd de verzekering in twee onderscheiden takken gesplitst, namelijk de verzekering voor uitkering en de verzekering voor geneeskundige verstrekkingen. Nog voor dit eerste verzekeringsstatuut goedgekeurd was, werd het bestreden door het geneeskundig korps dat er een aanslag in zag op de vrije keuze door de zieke van zijn geneesheer, op de vrijheid van therapie en op het beroepsgeheim, enz.

De wet van 24 december 1963 wijzigde die van 9 augustus 1963 met het doel aan deze kritiek tegemoet te komen. Het geneeskundig korps oordeelde dat de getroffen maatregelen niet de gevraagde waarborgen boden en ging tot een zorgenstaking over. Het overleg dat daarop tussen de regering, de verzekeringsinstellingen, de beroepsorganisaties van de geneesheren en de tandartsen en de sociale partners werd gepleegd, leidde op 25 juni 1964 tot een nationaal akkoord. De wet van 8 april 1965 voerde in de wet van 9 augustus 1963 de wijzigingen in, die vereist waren opdat het akkoord zou kunnen worden uitgevoerd. (INBEL — « Voorlichting over België » — nr. 2 h — december 1970).

Groep Henegouwen

Uitreiking van eretekens



De ceremonie van de uitreiking van de eretekens in de nationale orden en de burgerlijke eretekens voor 35 of 25 jaar dienst aan de leden van het personeel van de Groep en van de werkplaatsen T/AT van Henegouwen had plaats op 27 september II., omzeggens traditiegetrouw in de feestzaal van de Waux-Hall te Bergen.

De h. Pourveur, groepshoofd, was omringd door de h. Foulon, adjunct-eerste-inspecteur, die de h. Barbier, hoofdingenieur, verving, door de h. Etienne, ingenieur, de dienstchefs van de Groep en van de Werkplaatsen en Mevrn Laurent en Chermanne, sociale assistenten.

Na een welkomstwoord tot de aanwezigen, onderlijnde de h. Pourveur het drievoudig aspect van de ceremonie, die zowel een verjaardag, een familiefeest als een feest van de arbeid is.

De agenten die vandaag gedecoreerd worden voor 35 dienstjaren zullen zich de moeilijke tijden bij het begin van hun loopbaan herinneren, toen het land zich in een dramatische toestand bevond.

Deze met 25 dienstjaren hebben de naoorlogse wederopleving meegemaakt doch voor het gemeenschappelijk vervoer tekende er zich toen reeds een minder rooskleurige toekomst af.

Familiefeest: het buurtspoorwegmid-den verwekt na verloop van tijd nauwe banden tussen de leden van onze gemeenschap: een buurtspoorwegmentaliteit, te weten gehechtheid en toewijding bij alle arbeidsomstandigheden of familiale gebeurtenissen.

Feest van de arbeid: de grote verkeersmoeilijkheden zullen slechts door de bevordering van de openbare vervoermiddelen kunnen verholpen worden; daaruit blijkt de belangrijkheid van de taak die de gedecoreerden van vandaag dikwijls zonder ruchtbaarheid vervuld hebben. Zij moeten vaak in moeilijke omstandigheden een steeds groter aantal scholieren en werknemers behouden ter plaatse brengen.

M. Pourveur legde tot besluit de nadruk op de invloed die de ouderen kunnen uitoefenen op hun jongere collega's in verband met de hoffelijkheid die tegenover de reizigers moet in acht genomen worden en wat betreft de geest van veiligheid op het werk die hun moet bezielen.

Tenslotte wenste hij de gedecoreerden geluk namens de h. Voorzitter van de Raad van Beheer en de h. Directeur-generaal en nodigde hij de vergadering uit het glas te heffen ter ere van de helden van de dag.

Zoals gebruikelijk verliep de uitreiking van de decoraties en de diploma's in een hartelijke sfeer en werden er herinneringskiekjes genomen door de fotograaf.

NATIONALE ORDEN

Kroonorde

Officier

Foucart M., dienstchef 1e kl.

Ridder

Claeys J., dienstchef 2e kl.

Gouden palmen

Berger A., eerste controleur.

Zilveren palmen

Dramais F., geschoolde arbeider.

Wauthier G., keurarbeider.

Gouden medaille

Delassois V., ontvanger.

Orde van Leopold II

Ridder

Lambert R., opsteller

BURGERLIJKE ERETEKENS

35 jaren dienst

Burgerlijk kruis 1e klasse

Bourlau J., werkplaatsoverste 1e kl.

Detaille A., dienstchef 1e kl.

Comblé R., moniteur.

Huart J., onderbureauchef.

Lassoie R., onderbureauchef.

Burgerlijk kruis 2e klasse

Detaille F., opsteller.

Schmit R., opsteller.

Burgerlijke medaille 1e klasse

Deronne E., AB-bestuurder-ontv.

Hespel C., AB-bestuurder-ontv.

Père L., ontvanger.

Thiry F., AB-bestuurder-ontvanger.

Louviaux E., geschoolde arbeider.

Druart F., ontvanger.

Dewolf C., brigadier.

Balestin E., 1ste geschoolde arbeider.

Grégoire E., keurarbeider.

Van Hoe C., brigadier.

Kools R., 1ste geschoolde arbeider.

Droutout V., keurarbeider.

Dupont G., 1ste geschoolde arbeider.

Broze F., geschoolde arbeider.

Bastin A., elektr. geleider.

Bistiau R., autobestuurder.

Legrand C., elektr. geleider.

Lejeune A., geschoolde arbeider.

Bolterys J., elektr. geleider.

Langewouters J., ontvanger.

Passelecq V., 1ste geschoolde arb.

Cantigneau H., 1ste geschoolde arb.

Ramsdam M., brigadier.

Urbain F., 1ste geschoolde arbeider.

Jeanmenne E., AB-bestuurder-ontv.

Loiselet M., geschoolde arbeider.

Dejaegere L., geschoolde arbeider.

Haumont G., keurarbeider.

Dieu G., geschoolde arbeider.

Fusiller O., 1ste geschoolde arbeider.

Chaulot E., elektr. geleider.

Attaque J., elektr. geleider.

Augustynen A., ontvanger.

Nielens M., AB-bestuurder-ontvanger.

Vanderdonck R., AB-bestuurder-ontv.

Lecocq M., 1ste geschoolde arbeider.

Poignart H., AB-bestuurder-ontvanger.

Warengien A., geschoolde arbeider.

25 jaren dienst

Burgerlijke medaille 2e kl.

Bostoën N., Cligniez R., Draguet G.,

Dubois R., Delloy J., Fer L., Rouet M.,

Bagniet M., Denis P., Gleton M.,

Grandry R., Hennixdal A., Joly F.,

Malhaise M., Van Daelen A., Van Bokestal S.,

Adam G., Denis G., Wattier F.,

Dieudonné P., Delcourt M., Flamez R.,

Vandersmissen F., Blondiau J., Urbain G.,

Lebac F., Lasselin F.

NIEUWS VAN HET HOOFDBESTUUR EN VAN DE EXPLOITATIEGROEPEN

Geboorten

HOOFDBESTUUR

Jessie bij De Sloovere J.P. (St-Amandsberg)
Nathalie bij Marchal S. (Temploux)

ANTWERPEN

Liesbet bij Dierieckx V.A. (Merksem)
Tom bij Van den Bempt J. (Vorselaar)
Gert bij Eyckmans W. (Antwerpen)

OOST-VLAANDEREN

Nancy bij Bodere D. (St-Amandsberg)
Filip bij De Henau A. (Hofstade)
Sabine bij Van den Abbeele R. (Zele)
Carine bij Verstraete G. (Deinze)

HENEGOUWEN

Sophie bij Rasse J.P. (Châtelet)
Valérie bij Minet Chr. (Marcinelle)
Emmanuelle bij Roulet J. (Marcinelle)
Sébastien bij Goossens R. (Thuillies)
Aurore bij Delforge J. (Meillet)
Nicolas bij Denis Chr. (Boussu)
Christelle bij Ottevaere J.M. (Luttre)
Laurence bij Godeau A. (Anderlues)
David bij Marescalk G. (Boussu)
Christelle bij Lagneaux R. (St-Aubin)
Marjorie bij Crapez P. (Montignies-s.-Roc)

NAMEN - LUXEMBURG

Christelle bij Defurneaux R. (Flawinne)
Cécile bij Parent B. (Dinant)
Sophie bij Biard E. (Couvain)
Jérôme bij Mouton J. (Ermeton)
Pierre bij Chartier J. (Borlon)
Raphaël bij Pirard M. (Flawinne)
Sylvia bij Leplang P. (Arville)

LUIK

Christine bij Chatin J. (Grâce-Hollogne)

BRABANT

Peter bij Willems R. (Roosdaal)
Valerie bij Hamelrijckx P. (Drogenbos)
Rigobert bij Bogaerts J. (Beigem)
Erik bij De Hollogne (Anderlecht)
Kris bij Pappaert Y. (St-Joris-Winge)

LIMBURG

Inge bij Dupont P. (Hasselt)
Davy bij Beckers M. (Rekem)
Raf bij Spiritus J. (Duras)

WEST-VLAANDEREN

Gianni bij Neiryck E. (Wenduine)
Didier bij Verhaegen L. (Adinkerke)
Cindy bij Crabeels R. (Oostende)
Heidi bij Notredame D. (Spermalie)
Sofie bij Wildemaue P. (Brugge)
Stefanie bij Gunst E. (Oostende)
Griet bij Doom E. (Harelbeke)

Huwelijken

HOOFDBESTUUR

Queriat F. met Mej. Sturbols M.
Pilet N. met Mej. Feys M.
Picard J.C. met Mej. Matagne J.

ANTWERPEN

Jacobs R. met Mej. Vermeulen M.
Verbraecken E. met Mej. Peeters M.L.

OOST-VLAANDEREN

De Cock H. met Mej. De Windt L.
Van Hoyweghen G. met Mej. Verhoeven R.

HENEGOUWEN

Dubois D. met Mej. Cento R.
Malanion D. met Mej. Peeters A.
Minsart F. met Mej. Pinna P.
Navez B. met Mej. Cornil M.
Vanderick J.L. met Mej. Bauduin Cl.

NAMEN - LUXEMBURG

Misson G. met Mej. Falize J.
Poncelet B. met Mej. Lockman Cl.
Plas P. met Mej. Grenson M.

LUIK

Willlaume L. met Mej. Bille M.
Mossoux L. met Mej. Leclercq A.
Martin A. met Mej. Demiddeleir M.
Hollange J. met Mej. Lannoy Fr.
Feron J.L. met Mej. Montulet P.
Neuville A. met Mej. Lemaire M.
Perreux C. met Mej. Collignon N.

BRABANT

Dooms H. met Mej. Van Belle Cl.
Trappeniers M. met Mej. Trappeniers A.
Penoy Ch. met Mej. Kerskens V.

LIMBURG

Vanroy M. met Mej. Thys Chr.

WEST-VLAANDEREN

Mej. Paepe Chr. met Poorteman L.
Mej. Vansteelandt N. met Vermaut R.
Mej. Ooghe M. met Veranneman Fr.

Gepensioneerde agenten in de groepen

Maanden september en oktober 1975

	Dienst- jaren
ANTWERPEN	
Peeters H., eerste controleur	47
OOST-VLAANDEREN	
De Meyer A., ontvanger	35
HENEGOUWEN	
Vander Voordt M., ontvanger	45
Lixon G., el. geleider	38
Parent V., el. geleider	44
Remeë L., baanwerker	42
Stassin M., geschoold werkman	43
Lechien F., geschoold werkman 1e kl.	36
Foyon A., ontvanger	42
Bizet J.B., keurwerkman	42
NAMEN - LUXEMBURG	
Massart A., klerk	49
LUIK	
Kuckarts E., ontvanger	30
Streel M., gesch. werkman	35
Deschamps V., ontvanger	27
Musique G., brigadier	43
BRABANT	
Moons J., 1e klerk	46
Poels E., halfgeschoold werkman	33
Van Campenhout J., el. gel.-ontvanger	41
LIMBURG	
Van Es J., AB-bestuurder-ontv.	30
Biesmans M., opsteller	48
WEST-VLAANDEREN	
De Lombaerde A., AB-bestuurder-ontv.	46
De Schoenmaeker O., meestergast 1e kl.	46
Hubert C., AB-bestuurder-ontvanger	30

Sterfgevallen

« Onze Buurtspoorwegen » deelt in de rouw van de families die een van hun dierbaren hebben verloren.

AGENTEN IN DIENST

	Leeftijd
HOOFDBESTUUR	
Schoy L., gesel. opsteller	61
OOST-VLAANDEREN	
Coddens R., AB-bestuurder-ontv.	45
HENEGOUWEN	
Minsart M., geschoold werkman	38
Van Hemelrijck J., AB-bestuurder	44
LIMBURG	
Dupont B., keurwerkman	51

BEGUNSTIGDEN G.V.K. - K.U.B. - K.V.I. - K.S.H.

ANTWERPEN	
Davids C., keurwerkman	65
Hermans J., ontvanger	70
Schenkels F., ontvanger	72
OOST-VLAANDEREN	
Bauwens J., ontvanger	72
HENEGOUWEN	
Ceuleers J., AB-bestuurder-ontv.	54
Delange G., ontvanger	76
Audin J., ontvanger	75
Goessens I., el. geleider	69
Samijn Ch., el. geleider	75
Lenaerts A., el. geleider	61
Dardenne A., ontvanger	76
Simon R., controleur	73
Lesageu F., AB-bestuurder	51
Dupont C., baanwerker	82
Benoit C., geschoold werkman 1e kl.	93
Tillie M., machinist	85
NAMEN - LUXEMBURG	
Liban M., gesch. werkman	78
Lavigne M., baanwerker	78
LUIK	
Robijns M.-L., schoonmaakster	70
Sente J., baanwerker	71
Renotte L., ontvanger	76
Xhrouet J., el. geleider	85
BRABANT	
Goovaerts J., baanwerker	85
Lurquin V., ploegbaas	86
Mortier A., ontvanger	68
WEST-VLAANDEREN	
Barbery C., werkmeester 1e kl.	74
Porterman F., ploegbaas	80
Tiege H., AB-bestuurder-ontv.	68
Versmesse J., baanwerker	81
Demey J., AB-bestuurder-ontvanger	70

Onze Buurtspoorwegen

Tweemaandelijks tijdschrift voor het personeel van de N.M.V.B.

Redactie : Wetenschapsstraat 14,
1040 Brussel
Telefoon : 511.59.90 — Toestel : 335 —
P.R. 000-0003227-26
Verantwoordelijke uitgever :
L. Vanderfaeillie
Wetenschapsstraat 14, 1040 Brussel

Hoofdbestuur

Met droefheid vernamen we het overlijden van de h. Louis Scohy, overkomen op 3 oktober II. op eenenzestigjarige leeftijd, na een ziekte van slechts enkele maanden.

In dienst getreden op 1 april 1939, werd hij benoemd tot klerk op 1 april 1945, tot opsteller op 1 januari 1949 en tot geselecteerd opsteller op 1 januari 1960. Hij begon zijn loopbaan in het Secretariaat doch vanaf 22-5-1945 was hij werkzaam bij de Financiële Dienst.

Gewaardeerd voor zijn toewijding, zijn dienstvaardigheid en zijn minzaamheid, laat de h. Scohy bij allen die hem kenden de beste herinnering na.

«Onze Buurtspoorwegen» betuigt aan zijn zwaargetroffen echtgenote zijn oprecht rouwbeklag.

Op 15-9-1975 werd Mej. A. Wilde-meersch aangeworven als ponsstertypiste. Op 22-9-1975 verwelkomden wij de h. Verheggen, controleur, komende van de Groep Brabant en sedert 1-10-1975 vervangt de h. De Praetere, psycholoog, de h. Doom, ontslagnemer.

Antwerpen

Oppensioenstelling van de h. H. PEETERS, 1ste controleur

Op 1 september II. werd de h. Henri Peeters, op pensioen gesteld.

Geboren op 3-8-1910, trad hij achttien jaar later, nl. op 29-9-1928, als ontvanger in dienst op de stoomtramlijn Antwerpen - Zandvliet - Lillo. Van juni 1935 tot februari 1942 was hij elektrisch geleider.



Dan volgde zijn aanstelling, op 5-2-1942, als vertrekoverste op het F.D. Rooseveltplein. Tijdens de voor Antwerpen zo droefevige periode van de V-bommen (1944-45), ontsnapte de h. Peeters er tweemaal aan de dood.

Zijn benoemingen tot controleur en 1ste controleur hadden plaats op respectievelijk 1-1-1946 en 1-1-1968.

Tijdens een afscheidsplechtigheid wenste de h. Goovaerts, e.a. inge-

nieur-groepschef, hem nog vele jaren aangenaam rust- en fotografiegenot (de h. Peeters is een verwoed fotograaf), waarbij «Onze Buurtspoorwegen» zich graag aansluit.

Mej. A. Thys, klerk, is van de Groep Brabant gekomen op 1-9-1975; mej. R. De Valck, ponsstertypiste, werd van het Hoofdbestuur overgeplaatst op 1-10-1975.

Henegouwen

Mej. M. Morgante en mej. G. Mauïen, ponssters, werden van het Hoofdbestuur overgeheveld respectievelijk op 15-9-1975 en 1-10-1975.

Namen-Luxemburg

Op 1-9-1975 werd de h. J. Malpats, stagedoende werkplaatsoverste 1ste kl., komende van Luik, begroet in de werkplaats te Andenne.

Luik

Mevr. M. GENOTTE, eerste klerk, gepensioneerd

Mevr. Genotte trad in dienst op 30-11-1942 als aangestelde voor de in-ning van de ontvangsten.

Vanaf 1-1-1944 verzekerde zij de uitreiking van de abonnementen aan het loket van het bureau van Luik-St-Gilles en stond zij in voor de aanmaak van de abonnementen voor de stelplaatsen van de Groep. Zij werd tot klerk 2e klasse benoemd op 1-1-1955.



In juni 1968 werd zij belast met het werk van de abonnementen in het kantoor van de Boekhouding. Zij kwam de graad van exploitatieklerk en eerste klerk respectievelijk op 1-1-1973 en 1-7-1973.

Bij gelegenheid van haar afscheid, op 1-6-1975, hebben haar collega's haar bedacht met een mooi herinneringsgeschenk. Wij wensen aan mevr. Genotte nog vele gelukkige jaren.

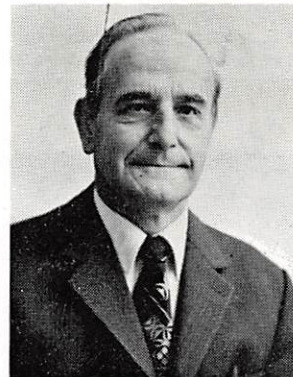
Limburg

De h. J. Meekers, klerk in de Groep Antwerpen, kwam op 1-10-1975 onze rangen versterken.

West-Vlaanderen

De h. O. DE SCHOENMAEKER, meestergast 1^e kl., gepensioneerd

Op 29 augustus II. bracht de h. Vervaet, e.a. ingenieur-groepschef, omringd door de hh. Keygnaert, adjunct-eerste ingenieur en Knockaert, adjunct-eerste inspecteur, een welgemeende hulde aan de h. De Schoenmaeker, een verdienstelijk personeelslid met een rijkgevulde loopbaan van zes- enveertig jaar dienst zonder een dag onderbreking.



Hij kwam in dienst als paswerker in 1929 (werkhuis Diksmuide), werd in 1946 tot werkhuisbrigadier bevorderd en klom op tot de rang van meestergast 1e kl.

Na zijn overgang van Diksmuide naar Ieper, streefde hij naar orde en netheid die van deze stelplaats een van de beste en meest verzorgde van het land maken.

Wij nemen afscheid van een stille, eenvoudige en plichtsbewuste werker die steeds paraat stond, eindigde de h. Vervaet. De h. Knockaert sloot zich aan bij deze woorden, waarna een receptie volgde.

Wij wensen de h. De Schoenmaeker en zijn echtgenote gezondheid en geluk in de toekomst.

Op 13-10-1975 trad mej. M. Roye, ponsster, in dienst. Sedert 31-10-1975 is de h. P. Slambrouck, klerk, voorheen te Destelbergen, aan het werk te Oostende.

Mooie loopbanen



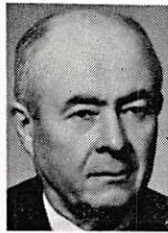
A. Van Osmael

In dienst sinds 1-1-1939, werd hij als elektrisch geleider te Charleroi gepensioneerd.



E. Ausseloos

In dienst sinds 20-7-1940, werd hij als AB-bestuurder-ontvanger te Tienen gepensioneerd.



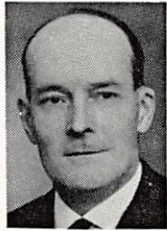
W. Vandaele

In dienst sinds 7-5-1928, werd hij als keurwerkman te Oostende gepensioneerd.



A. Massart

In dienst sinds 10-8-1925, werd hij als klerk te Andenne gepensioneerd.



L. Van der Veken

In dienst sinds 18-1-1926, werd hij als brigadier te Merksem gepensioneerd.



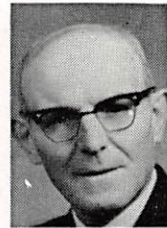
A. De Lombaerde

In dienst sinds 21-6-1929, werd hij als AB-bestuurder-ontvanger te Kortrijk gepensioneerd.



L. Remeé

Trad in dienst op 2-11-1933 en werd als baanwerker te Charleroi gepensioneerd.



F. Van Tongerlo

Trad in dienst op 22-4-1929 en werd als AB-bestuurder-ontvanger te Mechelen gepensioneerd.



R. Segers

Trad in dienst op 13-6-1935 en werd als halfgeschoolde arbeider te Anderlecht gepensioneerd.



F. Van Loo

Trad in dienst op 19-12-1927 en werd als geschoold arbeider te Kessel-Lo gepensioneerd.



J. Hერიгgers

Trad in dienst op 29-4-1929 en werd als AB-bestuurder-ontvanger te Mechelen gepensioneerd.



J. Moons

Trad in dienst op 21-4-1929 en werd als eerste klerk te Anderlecht gepensioneerd.

De ernstige verkeersinbreuken

Het koninklijk besluit van 12-6-1975 bepaalt dertien categorieën van ernstige inbreuken :

1. **Geen gevolg geven aan de bevelen van een bevoegd persoon** (in hoofdzaak rijkswachter of politieagent). De wetgever dacht hier vooral aan de bevoegde personen die het verkeer regelen. Deze inbreuk staat dus gelijk met het veronachtzamen van de verkeerslichten.
2. **Geen rekening houden met de voorrangsregels** (ook bij manoeuvres), b.v. die welke voortvloeien uit de aanwezigheid van een omgekeerde driehoek of een stopteken.
3. **Geen rekening houden met de regels betreffende het kruisen, o.a. bij aanwezigheid van een verkeersteken nr. 32** (dat bij een wegversmalling voorrang verleent aan de bestuurders die uit de tegenovergestelde richting komen). De ernstige fout inzake het kruisen ligt vooral in het niet laten voorgaan van de tegemoet komende bestuurder als een hindernis u belet uw weg normaal te vervolgen.
4. a) **Het links inhalen van een bestuurder die zijn voornemen kenbaar gemaakt heeft om links af te slaan en die met het oog hierop links uitgeweken is.**
b) **Inhalen wanneer de bestuurder wegens de omstandigheden de tegemoet komende bestuurders niet van ver genoeg kon bemerken.**
c) **Inhalen bij het naderen van een hellingtop of in een bocht, terwijl dat daar verboden is** (afwezigheid van rijstroken en van een doorlopende witte streep).
d) **Inhalen van een bestuurder die zelf een drie- of meerwielig voertuig met eigen beweegkracht of een bespannen voertuig inhaalt, terwijl dat inhalen verboden is** (tripleren elders dan op een autoweg).
e) **Geen rekening houden met de verkeerstekens nr. 30 of 30a (inhaalverbod).**
5. **Een tram links inhalen of kruisen in de gevallen waarin het verkeersreglement dit niet toestaat.**
6. **Bij richtingsverandering het normale verkeer van de andere weggebruikers hinderen.**
7. **Een voetganger in gevaar brengen**, b.v. als men, links of rechts afslaand, een straat of een weg oprijdt die door voetgangers overgestoken wordt. Op te merken valt evenwel dat, voor er sprake kan zijn van een ernstige inbreuk, er eerst een inbreuk moet zijn.
8. **De maximum toegestane snelheid met meer dan 10 km/u. overschrijden.** Een overschrijding met minder dan 10 km/u. blijft een inbreuk die met de gewone sancties bestraft wordt.
9. **Rijden met een voertuig met eigen beweegkracht, een sleep, een fiets of een bespannen voertuig zonder verlichting vooraan of achteraan, terwijl het gebruik van de lichten verplicht is.** Bij mistig weer is dit een bijzonder gevaarlijke inbreuk!
10. **Op een autoweg een dwarsverbinding gebruiken, rechtsomkeer maken of achteruit rijden.**
11. **Zich op een overweg of een kruising begeven wanneer dit verboden is** (rode lichten - geluidsssein).
12. **Geen rekening houden met een rood of een vast oranjegeel licht** (terwijl men kan stoppen in voldoende veilige omstandigheden).
13. **Een witte doorlopende streep tussen de rijstroken overschrijden zonder links af te slaan.**

*
**

Deze ernstige inbreuken zullen nooit aanleiding geven tot de onmiddellijke inning van een boete en zullen dus in het strafregister ingeschreven worden met alle gevolgen vandie (herhalingen,...).

Kampioenschap van België voor het N.M.V.B.-personeel

Diksmuide, zondag 14 september.

Categorie « meer dan 35-jarigen ».

31 deelnemers boden zich aan voor het vertrek; Balza Marcel (Charleroi) mocht een originele Diksmuidse bierkruik in ontvangst nemen als oudste deelnemer (56 jaar). Er werd zeer snel gereden waardoor na 5 rondes een 15-koppige leidersgroep ontstond. Onder de aanhoudende demarrages van Roels H., Farazijn E., Room R. en Cockaerts V. werden de volgende rondes in recordtempo afgelegd. De laatste ronde werd ingegaan met nog 12 kanshebbers; Room R. scheidde zich lichtjes af in het zicht der aankomst om met een 20-tal meter voorsprong de kampioentruif te bemachtigen.

Uitslag : 1) Room R. (Haacht) (35 km in 49 min.), 2) Nijns G. (Oostmalle), 3) Van Kerckhove E. (Asse), 4) Farazijn E. (Diksmuide), 5) Roels H. (Asse), 6) Cockaerts V. (Tielt - arr. Brabant), 7) Poncelet F. (Aarlen), 8) Van Ostayen L. (Oostmalle), 9) Torfs J. (Merksem), 10)

ex aequo : Brams F. (Tielt - arr. Brabant), Verscheuren J. (Heist-op-den-Berg) en Voets P. (Hasselt).

De tinnen schaal geschonken aan de 2 best gerangschikte renners, per stelplaats, over de 3 koersen (Tielt, Assebroek en Diksmuide) werd gewonnen door de stelplaats Asse.

Categorie « onder de 35 jaar ».

Gezien het groot aantal deelnemers - 42 renners - moesten de favorieten onmiddellijk uit hun schelp komen om het kaf van het koren te scheiden. De bedrijvigsten waren Balcaen J., Farazijn G., Verslype J., Crapez P. en Van de Woestyne J. Toen na 10 rondes nog 20 renners samen gebleven waren, plaatste Balcaen J. een alles overrompelende demarrage en verrichtte het bravourstukje om tot de 18de ronde alleen voorop te blijven. Het waren eerst Meesschaert R. en Van de Woestyne J. die bij de leider konden aansluiten, gevolgd door de zeer sterkrijdende Farazijn G. met in zijn spoor Andries A., Cockaerts V., Charlier L.,

Verslype J., Crapez P. en Meulemans R. Met nog tien renners werden de laatste 3 rondes ingegaan. In een adembenemende spurt versloeg Van de Woestyne J. zijn metgezellen, met een miniem verschil, en mocht zich aldus aanbieden bij de h. Vervaet, e.a. ingenieur-groepschef, om de kampioentruif aan te trekken.

Uitslag : 1) Van de Woestyne J. (Bassevelde) (70 km in 1 h 49), 2) Farazijn G. (Diksmuide), 3) Andries L. (Tielt - arr. Brabant), 4) Balcaen J. (Kortrijk), 5) Cockaerts V. (Tielt - arr. Brabant), 6) Charlier L. (Florennes), 7) Verslype J. (Assebroek), 8) Crapez P. (Quaregnon), 9) Meulemans R. (Tielt - arr. Brabant), 10) Meesschaert R. (Assebroek), 11) Bilaey Y. (Assebroek), 12) Roels H. (Asse), 13) Dekkers L. (Westerlo), 14) Brams A. (Tielt - arr. Brabant), 15) Vandamme W. (Ukkel).

De tinnen schaal geschonken aan de 3 best geklasseerde renners per stelplaats werd gewonnen door de stelplaats Tielt (arr. Brabant).



R. Room, kampioen der « meer dan 35-jarigen ». (Foto G. Rommelaere)



J. Van de Woestijne, kampioen der « onder de 35-jarigen ». (Foto G. Rommelaere)

VEILIGHEIDSWEDSTRIJD TUSSEN GROEPEN

Stand der ploegen met meer dan 1.000 dagen zonder ongeval op 30 september 1975

	Dagen zonder ongeval
LUIK 10 (Personeel Eupen - Warzée)	4.991
BRABANT 21 (Werkplaats Kuregem)	4.688
NAMEN - LUXEMBURG 4 (Werkplaats Andenne)	4.234
WEST-VLAANDEREN 1 (Beweging Assebroek - Diksmuide - Koekelare - Veurne - Zwevezele)	1.607
LUIK 4 (Beweging Omal - Verlaine - Wanze)	1.536
HENEGOUWEN 1 (Beweging Charleroi - Jumet)	1.040

VAN TWEEWIELER TOT MOTORFIETS

Pas op het einde van de 18e eeuw begon men aan de fiets te denken. Hij kreeg zijn eerste vorm in Frankrijk rond 1790, doch met onze huidige fiets had dit model alleen de twee wielen gemeen. Het geheel bestond enkel uit een houten plank, als zitplaats, met daaronder twee eveneens houten wielen. De moedige berijder nam op de plank plaats en duwde zich met de beide voeten op de grond vooruit. Aangezien deze machine geen stuur bezat, moest de fietser zich altijd in rechte lijn voortbewegen. Wanneer de weg een bocht maakte, diende hij het zware ding tot stilstand te brengen, het op te lichten en te draaien om dan in een andere richting verder te rijden. In verband met deze « loopfiets » wordt door de Fransen de naam van de Sivrac genoemd.

De ware geschiedenis van de fiets begint met de Duitser Carl von Drais in 1817. Deze bioloog met belangstelling voor de techniek werd beroemd toen hij met de door hem ontworpen fiets, die de naam kreeg van « draisine », op de straat kwam. Van de Franse machine had hij de plank en de twee even grote wielen overgenomen, doch als grote nieuwigheid maakte hij het voorste wiel draaibaar, zodat het hinderlijk verplaatsen bij een bocht tot het verleden behoorde.

Drais verkocht bij zijn « draisines » ook speciale schoenen die van metalen neuzen waren voorzien, want met het stoten op de grond was het leder vlug versleten. Met zijn fiets kon von Drais reeds een snelheid van acht kilometer per uur bereiken. Voor die tijd was de « draisine » een buitengewone uitvinding. Er werden zelfs speciale scholen gesticht waar men kon leren fietsen en enkele tijd later beschikte de « Club Vélocipède » te Parijs over een grote oefenzaal, die vaak door artiesten op papier of doek vereeuwigd werd. Men ziet het : ook onze huidige autoscholen zijn niets nieuws onder de zon.

Fietsen was toen nog geen gemakkelijke zaak. Vooreerst was er de uiterst slechte staat van de wegen, die deze veerloze dingen niet toelieten zich met erg veel comfort voort te bewegen. Vervolgens bestond het hoofdmateriaal van de fiets uit hout en zo moest alles nogal plomp uitgevoerd worden om tot voldoende stevigheid te waarborgen. De spaken b.v. hadden veel van deze van een kar en de houten velgen werden heel dikwijls belegd met een ijzeren band. Dit maakte vanzelfsprekend een hels lawaai op de straatstenen.

Wat wel het minst meeviel, was de voortbeweging. Zo komt het dat men in verscheidene landen tegelijk naar een oplossing voor dit probleem zocht, zodat men niet goed weet aan wie men de uitvinding van de pedalen moet toeschrijven. Velen kennen die eer toe aan de Fransman Michaux, die trouwens de eerste fietsenfabriek bouwde. In 1855 maakte hij een tweewieler, voorzien van pedalen op het voorwiel, maar sommigen beweren dat de Duitser Fischer hem voor zou geweest zijn.

Nu de pedalen er waren, begon men aan de snelheid te denken en daarom ging men fietsen

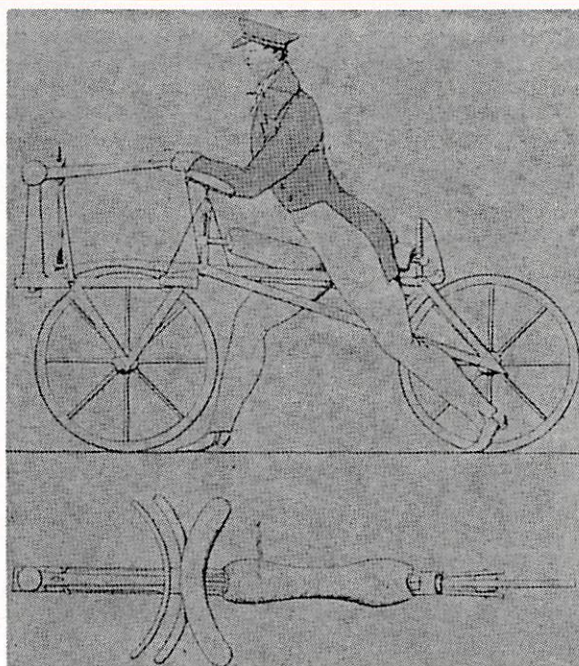
maken met een groot voorwiel, dat 1,25 m tot 1,50 m diameter kreeg. De voorwielen werden soms 3 m hoog. Erg vast op de weg lagen deze voertuigen niet en het was een hele kunst om in het zadel te blijven. Men probeerde het ook omgekeerd : het achterwiel groot en het voorwiel klein, maar dit voldeed al evenmin.

Het zouden de Engelsen zijn die de fiets gingen maken tot wat hij nu geworden is. In 1868 kwam J. Starley te voorschijn met draadspaken om de houten te vervangen, terwijl hij in 1887 een fiets met twee even grote wielen op de markt bracht. Hij was het ook die de omwenteling van de trapas door een ketting zonder einde op het achterwiel overbracht. Dit werd meteen de grote stap naar de populariteit van het rijwiel. Ondertussen was men ook aan het probleem van de banden gaan denken. De houten velgen werden eerst voorzien van volle gummibanden.

Het was de Ierse veearts, J.B. Dunlop, die in 1888 als eerste op de gedachte kwam om de rubberluchtband te maken. Hij nam een holle rubberbuis, deed stroken zeildoek om buis en velg, en plakte op het zeildoek een reep rubber, die dienst deed als loopvlak.

De Franse gebroeders Michelin vonden de afneembare band uit, welke uitvinding verbeterd werd door de Engelsman Wood, die het ventiel bedacht. En natuurlijk werden er elk jaar weer allerlei verbeteringen aan de fiets toegevoegd.

Het succes van de fiets was niet meer te stuiten. Overal rezen « fietsersclubs » uit de grond die aan de basis lagen van de latere « automobilisten- en toe-



De eerste « draisine ». Gravure uit het octrooi Drais von Sauerbronn van 5 januari 1817.

ristenverenigingen». In 1885 bestonden er in Engeland reeds 20.000 actieve leden van de «Cyclist Touring Club». Het doel van deze club was de wielrenners tot grotere groepen te verenigen opdat zij op de wegen meer zouden beschermd zijn tegen aanvallen en beschimpingen. De club gaf ook wegekaarten uit en deed voorstellen voor mooie tochten. Rond die tijd begonnen werkelijk de wielervedstrijden en recordpogingen. De eerste recordhouder was Johann Pundt uit Berlijn die op 17 augustus 1885 de 10 km aflegde in 20 minuten 49 seconden. De Engelse mijl legde hij af in 2 minuten en 45 seconden. Hij werd weldra verslagen door de Engelsman Richard Howell die de mijl aflegde in 2 minuten en 31 seconden.

Uit de fiets werden andere rijtuigen geboren. Men bouwde draisines voor twee personen. Ook ontstond het drierad uit de behoefte om het zwakke geslacht het fietsen te leren. Ze waren echter plomp en moeilijk in beweging te krijgen. Maar de belangrijkste vooruitgang werd geboekt met het motorrijwiel, gevolgd door de bromfiets en de scooter.

Wie de uitvinder van de explosiemotor is geweest, is niet zo eenvoudig te zeggen. Is het de Belg Lenoir geweest of de Duitser Otto, die beiden een explosiemotor met een mengsel van gas en lucht lieten draaien?

Omstreeks 1885 leerde men benzine kennen, dat in die tijd als hinderlijk bijproduct vernietigd werd. In hetzelfde jaar vond de Fransman Belmont de benzinemotor uit, terwijl ook in diezelfde tijd de Duitser Daimler met zo'n verbrandingsmotor aan het experimenteren was. De Duitser Benz construeerde een voertuig, dat door een ontploffingsmotor werd voortbewogen. Een tijd later maakte de Duitser Diesel een nieuw type verbrandingsmotor, die dieselmotor genoemd werd. Tot op heden is de motor, die als brandstof benzine gebruikt, de motor voor het motorrijwiel gebleven.

In dit verband moeten we even opmerken, dat men in de laatste wereldoorlog weer geëxperimenteerd heeft met een «stoomfiets», d.w.z. een motor voortbewogen door een miniatuur stoommachine, maar het is bij een experiment gebleven. Ook heeft men in die tijd in Zwitserland geprobeerd een kleine houtgasgenerator op een motorfiets te zetten, maar dat leverde nog meer narigheden op dan de «kachelletjes» op de auto's gedurende de bezettingstijd.

Hoe zag nu zo'n motorrijwiel er in het begin van 1900 uit? Het was nog maar een eigenaardig vehikel. De lamp was een carbidlamp, de bedieningsorganen zaten op de tank en de overbrenging ging via een riem. Met de snelheid viel het nogal mee, want voor 1904 mocht niet sneller worden gereden dan een paard in matige draf. Daarna werd de bepaling van kracht, dat de maximumsnelheid 20 km per uur was.

De eerste types moterfietsen hadden natuurlijk nog geen kickstarters of elektrische starters, maar hadden voor het merendeel trappers. Het was een heel werk om zo'n ding aan de gang te krijgen, vooral omdat de ontstekingsvonk maar erg zwak was. Er was ook nog geen sprake van versnellingen; de kracht werd rechtstreeks overgebracht via een



Een tweewieler uitgerust met een zeil.

riem of rubberkabel. Al deze motorfietsen waren uitgerust met 4-takt motoren met automatische zuigklep. Bovendien waren zij erg hoog van bouw en dus zeer lastig te hanteren.

Enkele jaren voor de eerste wereldoorlog kwamen op Engelse motoren de eerste versnellingen voor en had men een startinrichting. Van comfort was er geen sprake. De banden moesten keihard worden opgepompt en het schokte dus behoorlijk. Om die schokken op te vangen bedacht men o.a. een verend stuur en zette men de bestuurder zover mogelijk van achter. Omstreeks 1912 begon men de voor- en achtervering alsmede de verende zadelpen toe te passen. Maar de motorfietsen hadden een zwak om te slingeren en vaak was de benzinetank lek, omdat het frame nog niet voldoende stijf was.

Langzamerhand werd de bowdenkabel algemeen en behoefde de bediening niet meer vanaf de tank met handeltjes en hefboompjes te geschieden. In de periode tussen de twee wereldoorlogen ging de aandacht vooral naar het lichte en zuinige motorfietsje. Thans zijn de motoren heel wat betrouwbaarder geworden en de wegligging, vering, enz. zijn oneindig veel beter.

Het grote bezwaar van de tegenwoordige machines is eigenlijk van heel andere aard. Ze werken wel eens de roekeloosheid van de bestuurders in de hand.

WATERS EN BOSSEN



Ardennen : samenvloeiing der 2 Ourthes. (Cliché C.G.T. - Foto Lander)

Dit jaar stelde het « Bestuur van Waters en Bossen » zijn campagne in het teken van de « reine bossen ». Alle huidige sociale analyses tonen aan dat de mens meer en meer belang hecht aan zijn welzijn. Deze opvatting dringt overal door op een ogenblik dat de wandaden tegen het milieu, waarin de mens leeft, aanzienlijk toenemen.

Een recente studie van het « Bestuur van Waters en Bossen » leert ons heel wat. Uit de laatste bostelling blijkt dat de bosoppervlakte in België 616.918 ha bedraagt, hetzij ongeveer 21 % van de totale landsoppervlakte.

De verspreiding van de bossen is zeer ongelijk. Overwegend geconcentreerd ten zuiden van Sambre en Maas en in de Kempen, beslaat het bos in deze streken alleen 85 % van de totale bosoppervlakte van het land.

De bossen in eigendom van de staat of van de openbare besturen (provincies, gemeenten, kerkfabrieken, commissies van openbare onderstand) vertegenwoordigen samen 44 % van de totale bosoppervlakte. Zij worden beheerd door het « Bestuur van Waters en Bossen » volgens de voorschriften van het boswetboek.

De overige 56 % behoren toe aan particuliere eigenaars. Daar deze eigenaars ongeveer 103.000 in getal zijn, volgt daaruit zeer duidelijk de grote versnippering van het privaat bos.

Naar gelang de bossen overwegend samengesteld zijn uit loofboomsoorten of uit naaldboomsoorten wordt een onderscheid gemaakt tussen loofhout- en naaldboutbossen.

Het loofhoutbos treft men aan op de relatief beste groeiplaatsen (Laag- en Midden-België). Het naaldbout bezet de

minder gunstige en voedselarmere bodems of de groeiplaatsen met een ruwer klimaat, zoals de Kempen (denen) of de Hoge Ardennen (fijnspaar). Thans bestaan de bossen in België voor 46 % uit naaldboutbossen.

Tijdens uw wandelingen door het bos zal het u ongetwijfeld opgevallen zijn dat een net van boswegen, paden of afvoergrachten het bos verdeelt in afzonderlijke eenheden. Deze bospercelen, welke men bestanden noemt, worden ieder om beurten door de bosbouwer volgens bepaalde regelen behandeld.

In ons land zal men hoofdzakelijk volgende loof- en naaldboomsoorten aantreffen (in dalende orde van belangrijkheid) :

loofbomen : beuk - eik - populier - es - haagbeuk - hazelaar - kastanje - esdoorn - kerselaar;

naaldbomen : fijnspaar - gewone en Corsicaanse den (ook pijnbomen genoemd) - lork - douglasden - zilverden of -spar.

Vaak komen de verschillende boomsoorten in onderlinge menging voor. Daarbij zal men zeker moeten letten op hun eigen groeiwijze en eisen met betrekking tot het klimaat en de bodemgesteldheid. Een gemengd bosbestand benadert veel meer de opbouw van het natuurlijk bos en is ook fraaier van uitzicht en biologisch evenwichtiger dan een bos dat slechts uit éénzelfde boomsoort is samengesteld. Dit laatste bostype (monoculturen of zuivere bestanden) zal men nog vaak aantreffen, waar men gebruik maakt van de fijnspaar, de populier, de beuk, de den of de douglasden. De bosbehandeling is thans meer gericht op het bekomen van gemengde bestanden.

De bronnen van onze beken en rivieren liggen vaak in het bos. Deze waterlopen vloeien nu eens onder het lover van de bomen om dan weer langs de bossen en door de valleien te kronkelen. De beken en rivieren vormen een levensmilieu dat totaal verschilt van dit van het bos.

Toch bestaan hier ook een menigte voedselketens waaraan enorme aantallen levende wezens deelnemen. Alleen de grootste onder hen, nl. de vissen, hebben voldoende economisch en recreatief belang voor de mens die ze tracht te vangen. Het hengelen is in de eerste plaats een ontspanning, een vrijetijdsbesteding voor zijn beoefenaars. Ongeveer 230.000 medeburgers schaffen zich jaarlijks een staatsvisverlof aan. Beekforel en regenboogforel zijn de belangrijkste soorten die in de kleine, snelstromende wateren worden gevangen. In de stilstaande of traag stromende wateren wordt vooral op voorn, snoek, karper, baars en paling gehengeld. De jaarlijkse visuitzettingen van het Visserijfonds vormen een tegengewicht voor de vangsten van de hengelaars. De gelden van dit fonds komen voort van de opbrengst der visverloven.

Theoretisch kan de hengelaar vissen in 26.600 km rivieren. Maar belangrijke gedeelten daarvan zijn verontreinigd. De waterlopen die nog veel vis bevatten trekken dan ook een groot aantal hengelaars aan, vooral van april tot september. Deze concentraties van hengelaars laten, helaas, sporen na ! Op de oever blijft allerlei afval achter, stomme getuigen van de aanwezigheid van de hengelaar en van zijn familie. Dergelijke houding is niet alleen weinig sportief, maar zij veroorzaakt ook een

aantasting van onze landschappen.

Van elke hengelaar wordt dan ook een bijzondere inspanning verwacht mee te helpen bij het zuiver houden van de oevers van vijvers en rivieren. Aan vele waters, die door de openbare besturen werden ingericht ten behoeve van de hengelsport, werd het nodige gedaan opdat iedereen alle afval zou kunnen deponeren in daartoe bestemde bakken.

Na de voorlichtingscampagne tijdens het Europees natuurbeschermingsjaar gevoerd, moet het belang van het natuurbehoud nog nauwelijks benadrukt worden: natuurbehoud is de laatste eeuw gegroeid tot een algemeen erkend en gewaardeerd begrip. Toch wordt de natuur in ons dichtbevolkt land van vele zijden belaagd en verdient zij meer dan ooit beschermd te worden door, voor en tegen de mens, de voornaamste vernielers ervan.

Het gaat er nu niet langer om sentimentele of esthetische argumenten alleen naar voor te brengen; studie en wetenschappelijk onderzoek hebben sinds lang aangetoond welk groot nut te halen is, en dit op allerlei gebied, uit het genetisch patrimonium dat de wilde fauna en flora te bieden hebben. Alle plante- en diersoorten verdienen geëerbiedigd en bewaard te worden voor de komende generaties.

De huidige verarming van de natuur kan en moet dringend verholpen worden. Daartoe staan drie wegen open: de wettelijke bescherming van de bedreigde plant- en diersoorten, de veralgemeende voorlichting en educatie van het publiek doch vooral de oprichting van natuurreservaten, bosreservaten en natuurparken door aankoop of huur van de belangrijkste natuurterreinen door de staat of door de openbare besturen.

De wet van 12 juli 1973 op het natuurbehoud is daartoe een zeer welge-



Hechtel: de duinen. (Cliché C.G.T. - Van Buitenen)

komen en geschikt hulpmiddel dat evenwel nog verder zal moeten in toepassing worden gebracht. Het « Bestuur van Waters en Bossen » heeft echter op deze wet niet gewacht en ijvert sinds talrijke jaren voor het natuurbehoud zowel binnen als buiten het bos.

Zo worden er thans reeds een twaalf-tal staatsnatuurreservaten beheerd met een totale oppervlakte van ruim 6.200 ha. De belangrijkste en meest bekende onder hen zijn de Westhoek, de Hoge Venen, de Kalmthoutse Heide, de

Mechelse Heide (Limburg) en het veenplateau aan de Baraque Fraiture (Luxemburg).

De beschermde gebieden kunnen op diverse wijzen worden beheerd. Dit gaat van het integraal reservaat, waar de natuur zich ongestoord verder kan ontwikkelen naar eigen wetmatigheden, over het bosreservaat, waar de meest kenmerkende loofboomgezelschappen worden gevrijwaard tot het natuurpark dat een uitgebreid gebied omvat waarin landbouwgronden, bossen, natuurreservaten tot zelfs typisch menselijke nederzettingen begrepen zijn.

Alle bossen, bosgedeelten en natuurreservaten vermelden waar de recreant welkom is, kan onmogelijk binnen de beperkte ruimte van een artikel. Toch willen wij herinneren aan:

Provincie Antwerpen: Ravels, Zoersel, Lichtaart;

Provincie Brabant: Halle, Zoniënwoud, Heverlee, Meerdaalwoud;

Provincie Limburg: Bokrijk, As, Achel, Koersel, Opoeteren, Neeroeteren, de Grote Heide te Oplabek;

Provincie Oost-Vlaanderen: Buggenhout, Hamme, Wachtebeke, Kluisbergen, Brakel;

Provincie West-Vlaanderen: de duinen aan de kust, Koekelare, Houthulst, Zonnebeke, Tillegembos, Palingbeek;

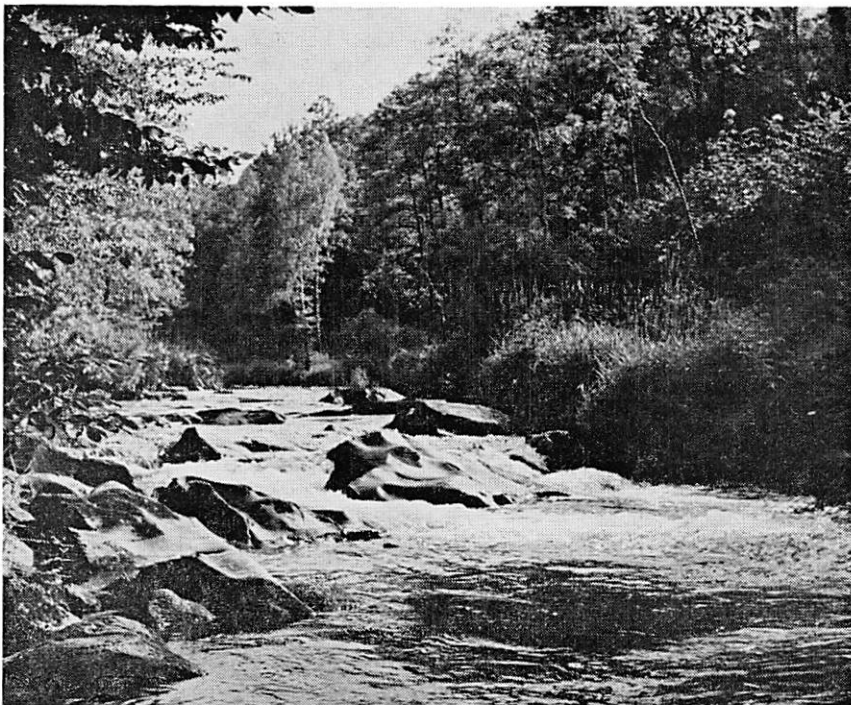
Provincie Henegouwen: Chimay, Bonsecours, Havré, Silly, Rance, Leernes;

Provincie Luik: Clermont, Tihange, Spa, Saint-Vith, Eupen, Raeren, La Calamine, Neu-Moresnet;

Provincie Luxemburg: Nadrin, Herbeumont, St-Hubert, Mirwart, Bouillon, La Roche;

Provincie Namen: Sevry, Winenne, Malonne, Chevetogne, Bohan.

Goede wandeling en vergeet niet: eerbiedig, bescherm de bossen en maak er geen vuilnisbelten van!



De Lesse. (Cliché C.G.T. - Foto Degroote)

5.000 DAGEN

Op 9 oktober 1975 bereikte een ploeg de 5.000 dagen zonder ongeval met werkverlet. Het is het hoogste record. Het is de eerste maal dat dit voorvalt sedert de oprichting van de Algemene Dienst voor Veiligheid in 1950.

De ploeg nr. 10, bestaande uit 68 agenten van de Bewegingsdiensten van Eupen en Warzée, heeft deze uitzonderlijke prestatie geleverd, enig in de annalen van de N.M.V.B.

Wij juichen ze van harte toe en wensen nu reeds alle leden van de ploeg geluk in afwachting van het feest dat eerlang te hunner eer zal plaats vinden.

HET PRAATJE VAN CHEF TRAMBUS

KLERK: We leven weeral in afwachting van de kerst- en nieuwjaarsfeesten, chef. Dit is misschien wel de mooiste periode van het jaar.

TRAMBUS: Mooi en tegelijkertijd droevig voor sommigen. Ik denk aan de vele verkeersslachtoffers die nogmaals zullen vallen.

K.: Ja, velen brengen die dagen in een toestand van euforie door en hun aandacht voor het gevaar verslapt.

T.: Het rijdend personeel wordt herhaaldelijk gewezen op allerlei gevaren. Ik zou speciaal op de achtergenoten van onze agenten beroep willen doen. Als ze thuis naar aanleiding van feesten vrienden en kennissen ontvangen, dan kunnen ze het alcoholverbruik discreet beperken en hun bezoekers ook laten kiezen uit vruchtensappen, limonades en mineraalwaters. Aldus zullen degenen die niet tuk zijn op alcoholhoudende dranken zich niet verplicht voelen er toch te drinken. Heeft het feestje buitenshuis plaats, dan kunnen de dames zelf de auto besturen. De ideale oplossing is natuurlijk de auto in de garage laten.

K.: Maar spelen vermoeidheid en zenuwachtigheid ook geen rol?

T.: Inderdaad! Op een feestje, gegeven t.g.v. Kerstmis of nieuwjaar, verschijnt men meestal nogal vermoeid en zenuwachtig, door alles wat men heeft moeten in orde brengen n.a.v. het jaareinde: balansen, facturen, geschenken en allerlei voorbereidselen. Aangezien vermoeidheid, zenuwachtigheid en alcohol moeilijk samengaan, kan men bij de terugkeer van zo'n feestje wel eens voor onaangename verrassingen staan. En daar op de feestjes die het langst duren uiteraard ook het meest gedronken wordt, baart het geen verwondering dat de ernstigste verkeersongevallen zich in de vroege uurtjes voordoen.

K.: En wanneer men dan kinderen heeft, die oud genoeg zijn om alleen naar feestjes te gaan en ze doen dit per auto of met de auto van vrienden, dan doorstaan vader en moeder alle angsten.

T.: Het is misschien gemakkelijk praten, maar wie kinderen heeft, moet ze ook wat dit betreft op het goede pad kunnen leiden. Vergeten wij niet dat onder de verkeersslachtoffers de leeftijdscategorie van 16 tot 30 jaar het sterkst vertegenwoordigd is.

EERLIJK DUURT HET LANGST

De personeelsleden, waarvan de namen volgen vermeld per plaats, hebben aan hun chef geldsommen of waardevolle voorwerpen overhandigd, gevonden tijdens hun dienst.

ANTWERPEN

Turnhout: Van Dun J. (brieventas + 1.240 F).

OOST-VLAANDEREN

Destelbergen: Casteleyn R. (650 F).
Gent-St-Pieters: Van Hyfte I. (4.500 F), Van Acker Fr. (100 FF + 49 BF + 27,8 DM).
Hamme: De Graef P. (3.545 F).

HENEGOUWEN

Charleroi: Mercy A. (28.200 F), Lierman (brieventas + 764 F), Mercier (500 F), Masquelier J.-B. (44.701 F), Versavel (brieventas + 590 F).

Châtelet: Minsart (brieventas + 984 F).
Doornik: Haulotte M. (handtas + 917 F), Dejaiffe J. (brieventas + 1.320 F), Hespel C. (damestas + 2.020 F), Leroy E. (damestas + 4.870 F).

Eugies: Deghislage J. (geldbeugel + 1.003 F).
Jumet: Seumoï (750 F), Clavier A. (700 F), Piérot J. (damestas + 1.046 F), Wéry V. (geldbeugel + 895 F).
Nalinnes: Scohier S. (brieventas + 4.000 F).

NAMEN-LUXEMBURG

Dinant: Damiot T. (545 F).
Florenville: Lambert A. (brieventas + 5.100 F, brieventas + 644 F).
Havelange: Malherbe P. (810 F).
Lesve: Minet D. (1.000 F).
Mariembourg: Hayot C. (30.000 F + zaakpapieren).

Namen: Close D. (uurwerk), Courtois D. (5.597 F), Etienne C. (1.352 F), Dabe M. (1.000 F), Goblet C. (2.900 F), François A. (brieventas + 2.480 F), Schmickrath C. (spaarboekje + checkboekje).

Onoz: Misson L. (draagbare radio).

LUIK

Bitsingen: Gorrissen J. (852 F).
Bressoux: Rode R. (750 F).
Eupen: Bong L. (4.109 F), Plunus R. (2.000 F).

Omali: Giroulle G. (1.300 F), Thonon G. (1.394 F).
Oreye: Mossoux J. (500 F), Goddet L. (800 F).

Warzée: Colinet G. (800 F).

BRABANT

Anderlecht: Van der Motten R. (brieventas + 72.000 F).

Het Rad: Decancq J. (brieventas + 597 F).
Leerbeek: Van der Roost A. (brieventas + 21.000 F), De Saeger F. (brieventas + 1.050 F).
Tielt: Adams C. (geldbeugel + 759 F).

LIMBURG

Bilzen: Gerits P. (904 F).
Genk: Box J. (damesuurwerk), Clerx J. (zilveren armband), Gijbels B. (armbanduurwerk).
Hasselt: Hermans G. (uurwerk), Vancamp R. (uurwerk).

Lanaken: Dolmans J. (damesuurwerk).
Maaseik: Daelmans N. (500 F).
St-Truiden: Spiritus J. (damesuurwerk), Spiritus E. (4.350 F).

Tessenderlo: Steurs K. (821 F).

Tongeren: Digneffe A. (520 F).

WEST-VLAANDEREN

De Panne: Baillieu W. (brieventas + 595 F), Crampe W. (brieventas + 610 F).

Diksmuide: Neyrinck G. (geldbeugel + 1.600 F).

Knokke: Govaert R. (damestas + 1.350 F), Coens A. (brieventas + 1.100 F).

Oostende: Garmeyns R. (handtas + 1.266 F + 7 £), Vandenbroucke E. (brieventas + 3.291 F), Devos D. (brieventas + 520 F), Coolsaet F. (brieventas + 4.640 F), Vancraeynest U. (elektrische aansteker), Haegheman J. (geldbeugel + 590 F).

HET BOEK OVER DE ANTWERPSE TRAMWEGEN, DOOR E. KEUTGENS

In «Onze Buurtspoorwegen» nr 175 van maart-april 1975 werd het verschijnen aangekondigd van deel II van het boek «Honderd jaar tramexploitatie in Antwerpen en randgemeenten».

In het eerste hoofdstuk beschrijft de auteur de verschillende exploitatiemaatschappijen die achtereenvolgens te Antwerpen «aan het bewind kwamen». Telkens wordt de volledige geschiedenis van iedere maatschappij geschetst, met opgave van de aandeelhouders, de door het personeel in het leven geroepen verenigingen, enz. in-clusief.

De verbouwing en de elektrificatie van het paardetramnet, gaande over de periode van 1901 tot 1903, worden in het tweede hoofdstuk behandeld. In het daaropvolgende hoofdstuk — 143 blz. lang en dus een boek op zichzelf — wordt de evolutie van het tram-, trolleybus- en autobusnet tot op onze dagen beschreven. De tram- en autobusdiensten tijdens de Wereldtentoonstelling van 1930 krijgen een aparte behandeling, alsook de penetraties van de N.M.V.B.-tramlijnen in Antwerpen-stad.

In hoofdstuk VI komen de tarieven aan bod. U kan er o.a. de stijging van de prijs van een ticket volgen van 1901 tot 1974. Weer zeer uitgebreid schrijft de auteur in hoofdstuk VII over het rollend materieel, waarbij zowel de motor- als de bijwagens, de trolleybussen, de autobussen en de dienstrijtuigen komen kijken.

Het hoofdbureau en de Centrale Werkplaats, de tramloodsen, de trolleybus- en autobusgarage «Haven-Noord», de autobusgarage «Zurenborg», de wachthuisjes, de elektrische centrale en de tractiestations worden uitvoerig onder de titel «Exploitatiegebouwen» in hoofdstuk VIII besproken. Wat tot nog toe te vertellen is van de Antwerpse pre-metro werd zorgvuldig in het daaropvolgende hoofdstuk gene- teerd. En als sluitstuk volgen dan nog een hoofdstuk X met lijsten van ontvangsten, aantal reizigers, nummering, aankomstdata, enz. van motorwagens en P.C.C.-motorwagens, een bibliografie en een inhoudsopgave.

Er wordt ook gehandeld over de betrekkingen tussen de diverse Antwerpse trammaatschappijen en de andere maatschappijen voor openbaar vervoer, zoals de N.M.V.B. Het gaat hier om een onmisbaar naslagwerk voor historici en specialisten op het gebied van vervoer. Dit tweede deel telt 418 blz. tekst en 144 blz. foto's. Herinneren wij eraan dat het boek bij de auteur, Lange Van Ruusbroecstraat 44, 2000 Antwerpen, verkrijgbaar is, tegen de prijs van 850 F, te storten op de P.R. nr 000-0453476-01.