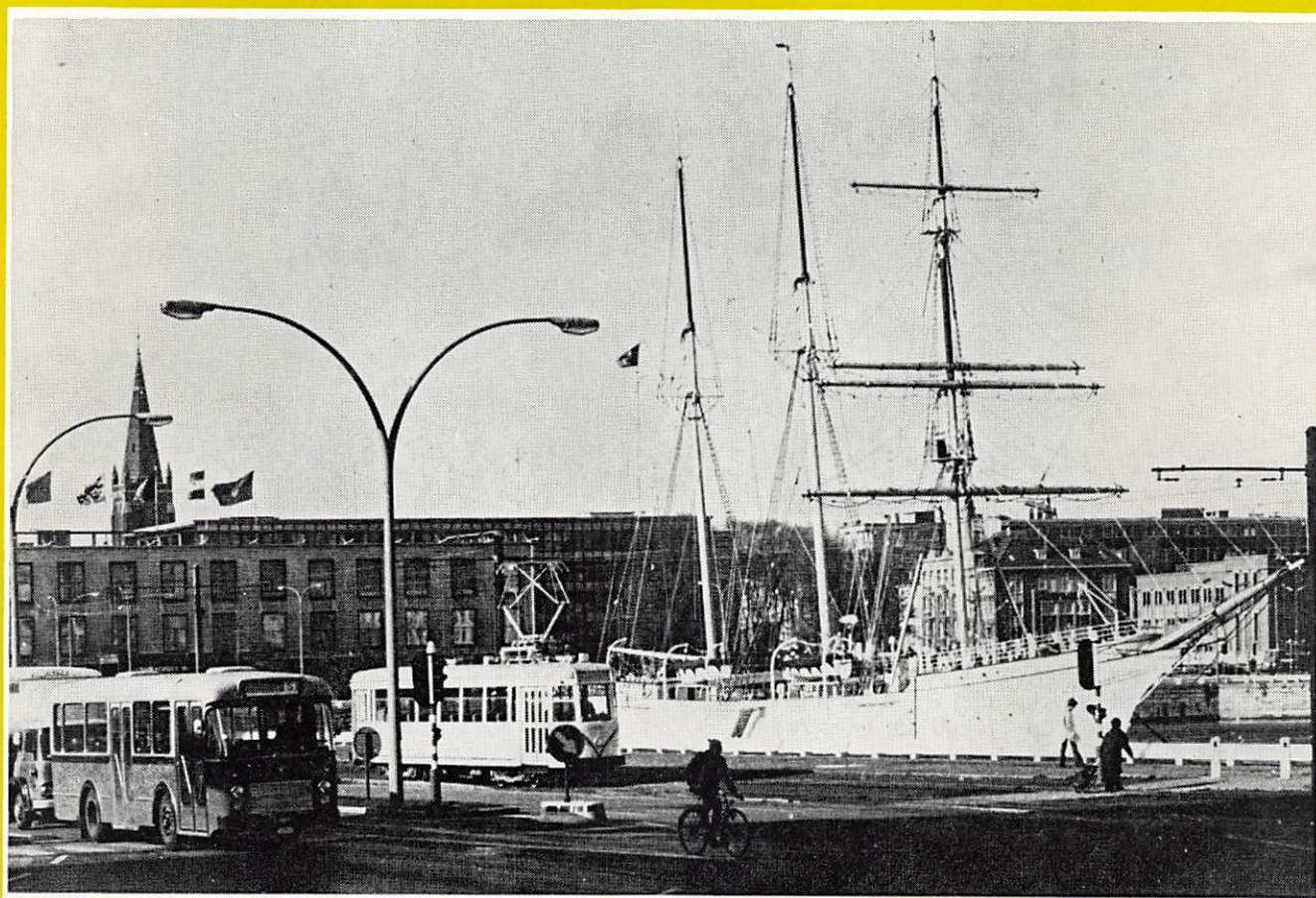


ONZE BUURTSPOORWEGEN

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



Onze autobussen en trams te Oostende rijden langs het vroegere schoolschip « Mercator ». (Foto A. Nys)

25-JARIG AMBTSJUBILEUM



Ons land viert dit jaar het 25-jarig ambtsjubileum van koning Boudewijn.

Geboren op 7 september 1930 besteeg prins Boudewijn de troon op 17 juli 1951.

Negen jaar later, op 15 december 1960, trad de koning in het huwelijk met Doña Fabiola de Mora y Aragon, geboren op 11 juni 1928 te Madrid.

De koning heeft in hoge mate belangstelling voor het leven van de Natie, inzonderheid voor de wetenschap en de industrie; hij wijdt soms gehele dagen aan het bezoeken van universiteiten, fabrieken en musea. De koning heeft de gave zijn gespreksgenoten, geleerden of arbeiders, te boeien zowel door zijn kennis van hun activiteiten als door zijn interesse voor hun gezinsleven.

Koningin Fabiola neemt naast de Vorst deel aan alle officiële plechtigheden doch haar persoonlijke activiteit is hoofdzakelijk gericht op het sociale vlak.

Te dien einde heeft de koningin op het Paleis van Laken een secretariaat opgericht waar dagelijks talrijke verzoekschriften toekomen. Zij betoont een bijzondere aandacht aan de jeugd, voornamelijk wat betreft de problemen in verband met de gehandicapte kinderen. Vaak brengt zij bezoeken aan opleidingscentra en ziekenhuizen, waar jongeren worden verzorgd. Een van die inrichtingen draagt trouwens haar naam.

Om het 25-jarig ambtsjubileum van de koning te vieren, worden talrijke feestelijkheden in gans het land ingericht. Als apotheose zal op 26 en 27 juni op de Heizel te Brussel « 's Lands Feest » plaatsvinden.

De N.M.V.B., die zich volledig aansluit bij de hulde van de Natie aan zijn Vorsten, zal tot het wellukken van dit « Feest » bijdragen, door de toekenning van kosteloos vervoer aan de reizigers voorzien van het kenteken van deelnemer.

EEN VERNIEUWDE WEGCODE (vervolg)

Beginnen we nu eens met het onderzoek van de nieuwe wegcode.

Dit nieuwe verkeersreglement verscheen in het Belgisch Staatsblad van 9 december 1975 en trad in werking op 1 mei 1976. Enkele bepalingen werden evenwel onmiddellijk van kracht, namelijk deze aangaande de parkeermeters en enkele faciliteiten voor minder-validen. Er was geen reden om de toepassing van deze bepalingen uit te stellen daar de reglementering nopens de parkeermeters slechts de bekrachtiging is van bestaande plaatselijke voorschriften en de teksten aangaande de minder-validen voor hen gunstig zijn.

Andere regelen worden naar later verschoven; ze hebben betrekking op:

- het dragen van de valhelm door de bestuurders en passagiers van bromfietsen. Dit wordt verplicht vanaf 1 oktober 1976;
- de verplichting om reflectoren te voeren vooraan, achteraan en aan de pedalen van de fietsen, alsook op de vorm van de reflectoren van bespannen voertuigen. Deze bepalingen treden maar in werking op 1 januari 1978.

Tenslotte blijven talrijke verkeerslichten en -borden en wegmarkeringen die niet meer met de nieuwe voorschriften overeenstemmen, van kracht, de ene tot 1 januari 1978, de andere tot 1 januari 1979.

*
**

We geven nu een overzicht van het nieuw verkeersreglement in de volgorde van zijn hoofdstukken. Inderdaad, één van de voornaamste vernieuwingen is juist de logische hergroepering van de inhoud.

Wij zullen niet lang blijven stilstaan bij de vroegere regels, die zonder meer overgenomen worden hetzij in hun oorspronkelijke, hetzij in een verbeterde vorm. Het ligt eerder in onze bedoeling uw aandacht te vestigen op de wijzigingen, die u ertoe zullen aanzetten uw gedragingen aan te passen, ja zelfs uw reflexen om te buigen. Hier en daar zullen we ook de belangrijke, maar blijkbaar minder goed gekende regels in herinnering brengen.

*
**

TITEL I

1. Inleidende bepalingen.

Zoals het vroegere reglement geldt het nieuwe niet voor spoorvoertuigen. Dit betekent niet dat autobestuurders en trambestuurders mogen doen alsof ze voor elkaar niet bestaan. Het reglement bepaalt regels die door de automobilist moeten gevolgd worden ten opzichte van een tram.

Krachtens zijn eigen reglementen moet de trambestuurder eveneens rekening houden met het wegverkeer.

Bovendien hechten de rechtbanken geen absolute waarde aan de voorrang van de trams wanneer bij voor-

beeld de autobestuurder zich normaal op het spoor bevond en de trambestuurder bij voldoende zichtbaarheid niet tijdig geremd heeft om te kunnen stoppen.

2. Betekenis van sommige uitdrukkingen.

— **Rijstroken**: benevens de stroken afgebakend door doorlopende of onderbroken strepen — waarmee we reeds vertrouwd zijn — komen er voorlopige stroken, afgebakend door oranje spijkers: deze laatste maken de eerstgenoemde waardeeloos tijdens werken. Indien de spijkers op korte en regelmatige afstanden van elkaar geplaatst zijn, hebben ze de betekenis van een doorlopende streep. Als ze in groepen geplaatst zijn, gelden ze voor onderbroken streep.

— **Autowegen**: we kennen de autosnelwegen en hun verkeerstekens. Voortaan zullen op sommige wegen, die speciaal aangeduid worden door de nieuwe verkeerstekens nr. F 9 (blauw rechthoekig bord waarop in het wit het vooraanzicht van een personenauto afgebeeld staat) en F 11 (zelfde teken maar doorstreept), niet volledig de verkeersregelen van de autosnelwegen gelden. Sommige van die verkeersregelen zullen er echter wel van toepassing zijn (art. 22).

— **Het fietspad** kan bestaan zonder dat het bekende verkeersteken aangebracht is. Het is voldoende dat het als een rijstrook is afgebakend die echter te smal is voor een auto.

— Het begrip **overweg** wordt uitgebreid. Door overweg werd inderdaad enkel bedoeld de kruising van een rijweg met een spoorweg buiten de openbare weg gelegen (op eigen bedding, volgens de destijds geldende uitdrukking). Voortaan gaat het evenzeer om een overweg wanneer de buiten de rijbaan aangelegde spoorweg (d.w.z. ook de op zijberm of op middenberm aangelegde spoorbaan) een openbare weg geheel of gedeeltelijk kruist. Aldus zullen al de kruispunten waarin een tramspoor op zijberm gelegen is, een overweg omvatten. Dit is ook zo wanneer het tramspoor de berm verlaat en op de rijbaan komt of omgekeerd.

— De omschrijving van de term **bebouwde kom** wordt vervangen door « een gebied begrepen tussen witte borden met de naam in blauwe letters (waardoor de snelheid tot 60 km/uur beperkt wordt) en dezelfde borden met een rode dwarsstreep ». De oude bepaling (groep woningen die zodanig langs de openbare weg gelegen zijn dat deze er uitziet als een straat) blijft nochtans eveneens van kracht tot de 1ste januari 1978. Dit heeft heel in 't bijzonder belang voor onze auto-

busbestuurders, die bij het vertrek van een halte voorrang mogen opeisen door hun knipperlichten in werking te stellen, doch alleen in de bebouwde kommen.

Het begrip « grote agglomeratie » (Antwerpen, Brussel, Charleroi, Gent en Luik) verdwijnt.

— **Motordriewielers** worden niet meer in het verkeersreglement opgenomen, en vallen nu ofwel in de categorie bromfietsen ofwel in de categorie motorrijwielen. Wanneer ze niet sneller dan 40 km/u kunnen rijden en wanneer ze voorzien zijn van een elektrische motor, of van een motor met een cilinderinhoud van hoogstens 50 cm³, worden ze geacht bromfietsen te zijn. In het andere geval, en wanneer hun tarra niet meer bedraagt dan 400 kg, worden ze beschouwd als motorrijwielen.

3. Bevoegde personen.

De bevoegdheid tot het vaststellen van de inbreuken op de politie van het wegverkeer wordt uitgebreid tot de « hulpagenten », het douanepersoneel bij de uitoefening van zijn dienst (zelfs zonder uniform) en het personeel van de militaire politie wanneer het de beweging van de kolonnes van de Krijgsmacht regelt.

TITEL II

Verkeersregels.

1. Algemene beginselen.

De bestuurder moet er over waken de weg niet te beschadigen, op straffe van overtreding.

Wanneer men zijn voertuig verlaat moet de inrichting tot voorkoming van diefstal ingeschakeld worden indien het voertuig ervan voorzien is.

2. De bestuurders.

De bestaande regelen worden niet gewijzigd. Het verkeersreglement voert een afwijking inzake leeftijd in ten gunste van de fysisch minder-validen.

3. Plaats van de bestuurder op de openbare weg.

De tekst brengt geen nieuwigheden. Hij bepaalt echter dat de bestuurder niet meer verplicht is zo dicht mogelijk bij de rechthoek van de rijbaan te blijven ingeval hij een voorwegwijzering moet nakomen die pijlen op de rijbaan aankondigt of bij het naderen van een portiek tot voorwegsortering. Na echter de aangewezen richtingen te zijn ingeslagen, moet hij zijn plaats rechts op nieuw innemen.

In de bebouwde kommen mogen de bestuurders de rijstrook volgen die het best aan hun bestemming beantwoordt, op de rijbanen met éénrichtingsverkeer in minstens twee rijstroken verdeeld en op de rijbanen met tweerichtingsverkeer in ten minste vier rijstroken verdeeld.

Het verkeer in meerdere files — dat nog altijd slechts toegelaten is voor

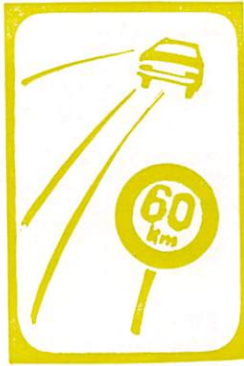
zover de verkeersdichtheid het rechtvaardigt — mag maar geschieden, binnen en buiten de bebouwde kommen, op de rijbanen met tweerichtingsverkeer in vier of meer rijstroken verdeeld, op de rijbanen met enkelrichtingsverkeer met of zonder rijstroken, en op de rijbanen verdeeld in rijstroken die voorzien zijn van verkeerslichten boven iedere rijstrook geplaatst (toegelaten richting: groene pijl naar beneden gericht; verboden richting: rood St.-Andriesskruis).

4. Snelheid.

De algemene beginselen blijven onveranderd. Een raad kan nooit genoeg herhaald worden: er steeds voor zorgen voldoende afstand te houden, nl. ten minste twee seconden tussen twee voertuigen (tellen: eenentwintig, tweentwintig) wordt nu regel. De bestuurder die een andere op een te kleine afstand volgt, gelet op zijn snelheid, kan bekeurd worden.

5. Snelheidsbeperkingen.

Ongewijzigd blijven de algemene snelheidsbeperkingen tot 60 km/h in



de bebouwde kommen, tot 90 km/h buiten de bebouwde kommen, tot 120 km/h op de autosnelwegen en de wegen met vier rijstroken, alsook die van 75 km/h voor de autobussen en van 60 km/h voor de andere zware vrachtauto's van meer dan 7,5 ton (deze laatste beperkingen worden op 90 km/h gebracht op de autosnelwegen en wegen met 4 rijstroken), en 40 km/h en 25 km/h voor sommige andere voertuigen.

Daar echter het begrip bebouwde kom verandert, verandert ook het toepassingsgebied van die algemene beperkingen: met ingang van 1 mei 1976 is er geen sprake meer van de agglomeraties Antwerpen, Brussel, Charleroi, Gent en Luik; we hebben dan:

— definitief: de bebouwde kommen begrepen tussen de aanwijzingsborden voor bebouwde kom (witte rechthoek, naam in blauwe letters, en zijn tegenhanger, zijnde hetzelfde bord, rood doorstreept);

— voorlopig, tot 1 januari 1978, elke groep woningen die zodanig langs de openbare weg gelegen zijn dat deze er uitziet als een straat.

In die twee types van bebouwde kommen is de snelheid tot 60 km per uur beperkt.

6. Verplichting voorrang te verlenen.

Het woord « voorrang » is taboe, en met reden. Als ge achter het stuur zit,

aanvaardt ge verplichtingen maar krijgt ge heel weinig rechten. De gezegden: « ik heb voorrang », « hij heeft zijn voorrang genomen » zou men altijd moeten weren.

Als ge op een voorrangsweg rijdt, zijn het de andere bestuurders die u moeten voorrang verlenen.

Het is te betreuren dat de opstellers van de teksten in artikel 12.3.2 de volgende passage hebben aanvaard: « De bestuurder die voorrang heeft, verliest deze voorrang... ».

In de grond is er niets veranderd. Wel zijn de bewoordingen erop voortuitgegaan; zo wordt de « bijzondere voorzichtigheid » — waarvan velen zich nog afvragen welke betekenis er moet worden aan gegeven — de verplichting dubbel voorzichtig te zijn.

7. De richtingaanwijzers (knipperlichten).

Er is reeds dikwijls gezegd en geschreven dat een voertuig besturen a.h.w. betekent een voortdurend gesprek voeren met de andere bestuurders: ge weet wat ge van plan zijt te doen, welke richting ge uit wilt, enz... De andere weten het niet. Uw en hun veiligheid hangen echter af van de kennis van de voornemens van de anderen.

In deze gedachtengang legt het nieuwe verkeersreglement het gebruik op van de richtingaanwijzers (beter bekend als knipperlichten) om iedere beweging naar links of naar rechts kenbaar te maken, hoe gering de zijdelingse verplaatsing ook is, zelfs voor het inhalen van een fietser. Kenbaar maken betekent aangeven wat men gaat doen, vooraleer het te doen. Dit is niet gedurende of na het maneuver. Men moet dus de aanduiding aanstonds laten ophouden, zodra de beweging is uitgevoerd. Zo ge nadat ge naar links zijt uitgeweken, opnieuw naar rechts moet gaan, moet dat eveneens aan de anderen duidelijk gemaakt worden.

Artikel 10.2 regelt het vooraf kenbaar maken van het vertragen en het stoppen van het voertuig. Uw wagen moet voorzien zijn van stoplichten met automatische werking. Het is wenselijk ze eerst met herhaalde stootjes te doen werken vooraleer te stoppen. Het is hier het hogeraangehaalde beginsel in een andere toepassing.

8. Vrijmaken van de kruispunten.

Het verbod om een kruispunt op te rijden wanneer men waarschijnlijk op het kruispunt zal moeten stoppen, wordt in een verbeterde tekst behouden, waardoor hopelijk uiteenlopende interpretaties die door de gespecialiseerde tijdschriften aan de vroegere tekst werden gegeven, zullen worden vermeden.

9. Kruisen en inhalen.

De bepalingen betreffende het kruisen van voertuigen zijn niet veranderd; het is echter voortaan van geen belang meer of het voertuig dat gekruist wordt zelf in beweging is of stilstaat. Terwijl het inhalen van een niet rijdend voertuig niet op dezelfde manier wordt beschouwd: zo verbiedt niets aan een fietser of motorfietser rechts van u door te rijden als ge stilstaat en er rechts voldoende ruimte vrij is om door te rijden; uw passagier zal altijd

in fout zijn als hij hem raakt bij het openen van zijn deur.

Zoals in het vroegere verkeersreglement is er geen sprake van inhalen bij verkeer in evenwijdige files of rijstroken.

De inhaalregelen zijn heel belangrijk, en wij raden eenieder aan ze in zijn verkeersreglement te herlezen, ook al zijn ze niet veranderd.

De meeste ongevallen gebeuren bij inhaalmanoeuvres: dit komt omdat de bestuurders of een van hen niet nauwgezet die regelen heeft in acht genomen; nochtans zijn deze zeer klaar en verstaanbaar voor iedereen.

Wij herinneren eraan dat, achtereenvolgens:

1° men zich moet vergewissen zo het inhaalmaneuver zonder gevaar uitgevoerd kan worden (langs voor, langs achter om terug zijn plaats in te nemen) en, vanzelfsprekend, zo het op die plaats niet verboden is;

2° zijn knipperlichten laten werken zelfs om een fietser in te halen;

3° genoeg afstand bewaren ten op-



zichte van de in te halen bestuurder;

4° zijn knipperlichten uitschakelen;

5° zo vlug mogelijk inhalen;

6° zijn rechterknipperlichten aanzetten;

7° zijn plaats zo spoedig mogelijk langs de rechterkant opnieuw innemen zonder te dicht vóór de achterligger te komen;

8° zijn knipperlichten uitschakelen.

De tekst verbindt aan het artikel aangaande het inhalen enkele regelen betreffende de manier van rijden wanneer er voetgangers in de nabijheid zijn: de bestuurder die een andere bestuurder inhaalt bij het naderen van een oversteekplaats voor voetgangers moet dit met een zodanige snelheid doen dat hij kan stoppen voor een voetganger die de straat op de oversteekplaats oversteekt.

Voortaan zal het u verboden zijn ieder voertuig breder dan een « tweewieler » in te halen op elk kruispunt waar de voorrang van rechts van toepassing is, zelfs als ge er u normaal niet om moet bekommeren, aangezien de enige weg die erop uitgeeft zich aan uw linkerkant bevindt.

Bovendien is het verboden een bestuurder in te halen die stopt vóór een oversteekplaats voor voetgangers waar er geen verkeerslichten zijn, noch een verkeersagent.

De vroegere bepalingen, in een gemoderniseerde redactie, blijven van kracht.

10. Richtingsverandering.

Het nieuw verkeersreglement voert twee nieuwigheden in :

1^o) Het afdraaien naar links vertrekkende van de rechterkant krachtens een bijzonder verkeersteken (voorwegwijzer en wegmarkeringen) wordt afgeschaft. Deze nieuwe bepaling zal veralgemeend worden door de afschaffing van die markeringen tegen 1 januari 1978.

2^o) Het wordt uitdrukkelijk toegelaten dat lange voertuigen, vooraleer naar rechts af te slaan, zich naar links begeven, op voorwaarde :

a) dat dit volstrekt nodig is en in de mate dat het nodig is;

b) dat de andere bestuurders, die normaal op de openbare weg rijden die hogergenoemde voertuigen gaan verlaten, niet in gevaar gebracht worden.

Deze laatste tekst heeft een gewichtige betekenis voor onze autobusbestuurders; wij vrezen dat deze laatste bezwaarlijk aan een veroordeling zullen



kunnen ontsnappen bij een ongeval dat tijdens het uitvoeren van dat manoeuvr zou gebeuren. Inderdaad, zo er zich een ongeluk voordoet, bestond er een reëel gevaar en is het de busbestuurder die dat gevaar zal hebben doen ontstaan. Zo er geen duidelijke en overeenstemmende getuigenissen voorhanden zijn waardoor met alle zekerheid uitgemaakt kan worden dat de andere bestuurder een ernstige onvoorzichtigheid begaan heeft, bij voorbeeld een ongetwijfeld te hoge snelheid, menen wij dat onze autobusbestuurder aansprakelijk zal gesteld worden. Het antwoord « de busbestuurder heeft de andere weggebruiker niet kunnen zien omdat het een bromfietser betrof die zich in een dode hoek bevond », zal door de rechters hoogst waarschijnlijk niet als verontschuldiging aanvaard worden.

11. Verkeer op spoorwegen en overwegen.

Zeer belangrijk zijn de wijzigingen die door artikel 20 van het nieuw verkeersreglement aan de voorschriften van de oude artikels 56 ter en 56 quater gebracht worden :

a) de begrippen van sporen op een **eigen bedding** (buiten elke openbare weg) en op een **bijzondere bedding** (op een openbare weg maar buiten de rijbaan, d.w.z. op zijberm of op

middenberm) worden afgeschaft en vloeien samen in een enkel begrip : dat van **buiten de rijbaan** aangelegde sporen;

b) elk verkeer, zelfs te voet, is er verboden. Hieruit volgt dat men een spoorweg nog maar mag oversteken langs een overweg. En aangezien artikel 2 van het nieuwe reglement nog alleen openbare overwegen kent, stelt het oversteken van de sporen op berm een probleem.

c) verwijzend naar wat we reeds eerder zegden over die bepaling van overweg, vestigen wij de aandacht op de nieuwe gevaren die voor het wegverkeer hierdoor zijn ontstaan. Tal van situaties die voorheen « **kruisingen** » heetten, worden **overwegen**, waar de vereisten van voorzichtigheid en aandacht voor de automobilist strenger geworden zijn en terzelfdertijd voor de trambestuurder verminderd zijn. Was het niet verkieslijk geweest ze allebei te verplichten dubbel voorzichtig te zijn ?

d) zoals op de kruispunten, is het verboden een overweg op te rijden zo het gevaar bestaat dat men er zal moeten stoppen.

12. Verkeer op autosnelwegen en auto-wegen.

Het verkeersreglement voegt aan de vroegere regelen het verbod toe op de autosnelwegen een bij een ongeval betrokken of defect voertuig met een noodkoppeling te slepen, tenzij op voorwaarde dat de autosnelweg bij de eerste afrit wordt verlaten.

Op de autowegen, een nieuwe soort van wegen, mogen alleen rijden : motorvoertuigen en hun aanhangwagens, met uitzondering van landbouwvoertuigen, bromfietsen en slepen van kermisvoertuigen. Met uitzondering van de verplichting van een minimumsnelheid van 70 km/uur, zijn de bepalingen betreffende de autosnelwegen toepasselijk op de autowegen.

Op de zijstroken, waar het verboden blijft stil te staan en te parkeren, is het toegelaten een voertuig te laten staan om dwingende reden (panne of gevaar voor panne, ongeval, onpasselijkheid van de bestuurder of van een passagier...).

13. Stilstaan en parkeren.

Hier zijn er belangrijke wijzigingen :

a) voor het stilstaan en parkeren.

Vóór een oversteekplaats voor voetgangers moet er verplicht een afstand van 5 meter gelaten worden. Men mag niet stilstaan of parkeren op minder dan 20 meter vóór de verkeerslichten of -borden, aangebracht op of buiten de kruispunten; wanneer het echter verkeersborden of -lichten betreft buiten de kruispunten en wanneer de onderkant van die verkeerstekens zich ten minste 2 meter boven de rijbaan bevindt, is het stilstaan en parkeren toegelaten voor de voertuigen waarvan de hoogte niet meer dan 1,65 m bedraagt. Tenslotte is het nooit meer toegelaten, behalve op éénrichtingswegen, langs de linkerkant ten opzichte van de rijrichting stil te staan of te parkeren.

b) voor het parkeren.

De regelen zijn maar amper gewij-

zigd. Het parkeerverbod vóór bepaalde verkeerstekens wordt een stilstaan- en parkeerverbod. Het is verboden te parkeren vóór de inrij van parkeerplaatsen, alsook vóór de inrij van eigendommen.

De afstand van een autobus- of tramhalteplaat waarop het verboden is te parkeren is van 12 op 15 meter gebracht.

Het is eveneens verboden te parkeren op de middelste rijbaan van een openbare weg met drie rijbanen en, buiten de bebouwde kommen, langs de linkerkant van een rijbaan van een weg met meerdere rijbanen of op de middenberm die deze rijbanen scheidt.

Wij noteren reeds dat het voortaan niet meer een **doorlopende** gele streep is die het parkeren verbiedt, maar wel een **onderbroken** gele streep; wat de geldigheid van de verbodstekens tot parkeren en stilstaan betreft, dit verbod strekt zich niet meer uit vóór het bord, maar vanaf het verkeersbord tot het volgend kruispunt of tot de aanduiding van het einde van hun uitwerking; sommige verbodstekens zijn geldig zowel op de rijbaan als op de berm,



andere alleen op de rijbaan.

Het halfmaandelijks beurtelings parkeren mag ingevoerd worden voor geheel de bebouwde kom, door middel van een verkeersbord dat aan het begin daarvan geplaatst wordt samen met het bord van begin van een bebouwde kom. Het betekent dat er van de 1ste tot de 15de van de maand maar mag geparkeerd worden langs de kant van de onpare nummers en langs de andere kant van de 16de tot de 31ste.

De beperkte parkeertijd wordt, zoals in het oude verkeersreglement, vastgelegd door blauwe zones of « blauwe straten » of, juister gezegd, blauwe stroken en door parkeermeters, nieuw begrip in het reglement, alhoewel reeds veel gebruikt krachtens plaatselijke reglementen.

De onderborden bij de verkeersborden die het parkeren verbieden door de duur te beperken worden afgeschaft.

De verkeersborden die het begin en het einde van de blauwe zone aanduiden, zijn totaal veranderd zowel op gebied van uitzicht als van betekenis. We zullen hier dieper op ingaan als we de nieuwe verkeerstekens zullen uitleggen.

Naar aanleiding van de bepalingen over het parkeren, verduidelijkt het verkeersreglement de verplichting erover te waken de andere weggebruikers

niet te hinderen of in gevaar te brengen door de deuren te openen of te laten openstaan, en door in of uit een voertuig te stappen.

14. De lichten.

Bij het begin van het hoofdstuk wordt als algemene regel gesteld dat het uitdrukkelijk verboden is andere lichten te gebruiken dan die welke voorgeschreven of voorzien zijn. De volledige en juiste betekenis van deze regel zal metertijd door de rechtspraak van de rechtbanken uitgemaakt worden. Zo zou er kunnen uit afgeleid worden dat het verboden is met brandende lichten te rijden als het klaar is, en wellicht ook, dat de automobilist die in 't schemeruur met alleen de standlichten aan zal rijden, niet aan een bekeuring zal kunnen ontsnappen onder voorwendsel dat de zichtbaarheid nog niet onder de 200 meter lag. In geval van twijfel, is het beter uw dimlichten te doen branden als het enigszins duister is.

Het gebruik van de lichten bij het verkeer op de openbare weg en bij het stilstaan of parkeren is over 't geheel genomen niet veranderd. De tek-

trouwen niet geraadzaam. Volgens de nieuwe regel moet men de doorgang vrijmaken en voorrang verlenen.

b) Tegenover **autobussen** die hun halte verlaten, in de bebouwde kommen.

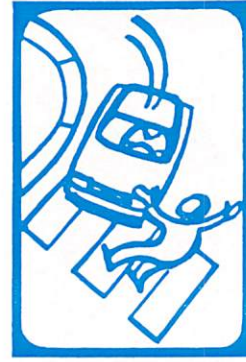
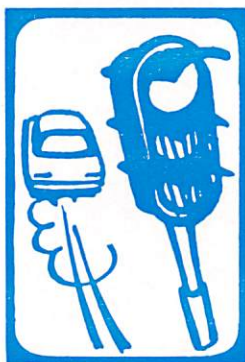
Als de autobus zijn knipperlicht doet functioneren geniet hij voorrang. Dit geldt echter slechts tegenover de voertuigen die dezelfde richting volgen.

Ten behoeve van de autobusbestuurders willen we hier een goede raad geven. Als er zich bij het vertrek een ongeluk voordoet, zal het dikwijls gebeuren dat de aanrijdende bestuurder beweert dat de bestuurder zijn knipperlicht niet heeft doen werken voordat hij aanzette, of dat hij het te laat gedaan heeft. Ofwel zal de tegenpartij volhouden dat het knipperlicht reeds brandde toen het in- of uitstappen van de reizigers nog niet beëindigd was, waardoor de automobilist kon menen dat het bij toeval was dat het knipperlicht brandde en het niet bedoeld was om hem van een onmiddellijk vertrek te verwittigen. In de meeste gevallen zal het voor de autobusbestuurder moeilijk vallen het bewijs te leveren, want er zouden getuigen moeten voor-

Onder die bepalingen pikken wij de artikels 51 en 53 uit, welke de gedragslijn bepalen die in geval van ongeval of panne moet worden gevolgd.

De nieuwe tekst neemt de gezamenlijke bepalingen van artikels 4 en 8 van de vroegere code over en hergroepeert ze. Als nieuwigheid kan men er de uitdrukkelijke toelating in ontdekken om gelijktijdig alle knipperlichten en ook het draagbaar oranjegeel knipperlicht of draagbaar zwaailicht te laten functioneren. Men zal ook noteren dat, in de bebouwde kommen, indien de afstand van 30 meter voor het plaatsen van de gevaarsdriehoek niet kan nageleefd worden, men die afstand zal mogen inkorten en men hem desnoods zelfs op het voertuig mag plaatsen.

De nieuwe tekst brengt ook klaarte in de uiteenlopende opvattingen met betrekking tot het al of niet gebruiken van de driehoek op de autosnelwegen bij een onvrijwillige stilstand op de «strook van de lekke banden». Thans is het antwoord bevestigend: die gevaarsdriehoek moet worden geplaatst als het voertuig nergens anders opge-



sten zijn beter gegroepeerd en veel klaarder dan in het vroegere reglement, waardoor ge, als er een probleem rijst, met meer gemak in de code zelf de gezochte oplossing zult vinden.

Wij willen het echter speciaal even hebben over de mistlichten. Voormistlichten blijven facultatief (toegelaten doch niet verplicht); één of twee achtermistlichten worden geleidelijk verplicht gesteld op de autovoertuigen: de voertuigen van minder dan vijf jaar oud moeten er uiterlijk begin 1977 (*) mee uitgerust zijn. Het gebruik van het achtermistlicht wordt **opgelegd** bij mist of sneeuwval die de zichtbaarheid verminderen tot minder dan ongeveer 100 meter; terwijl de voormistlichten gebruikt **mogen** worden bij mist, sneeuwval of **felle regen**; achtermistlichten mogen in het laatste geval (felle regen) niet branden.

15. Gedrag tegenover bepaalde weggebruikers.

a) Tegenover **prioritaire voertuigen.**

Bij het naderen van een politie- of brandweervoertuig of een ziekenwagen, die hun speciaal geluidstoestel laten werken, is men niet meer verplicht te stoppen. In vele gevallen was dat

handen zijn die zich buiten en achter de autobus bevonden: zal hij die na het ongeval nog vinden? Opdat deze voorrang geen illusie zou zijn, moet de busbestuurder alles in het werk stellen om het maximum aan kansen in de hand te hebben, namelijk door het in- en uitstappen van de reizigers helemaal te beëindigen en daarna, als de deuren gesloten zijn, zijn knipperlichten aan te zetten en enige tijd (5 à 10 seconden) te wachten alvorens te vertrekken.

16. Diverse bepalingen.

De laatste artikels van titel III van het nieuw verkeersreglement bevatten allerhande bepalingen over de verschillende onderwerpen die hetzij alle weggebruikers hetzij sommigen onder hen interesseren. Het betreft vooral punten die niet in het technisch reglement konden opgenomen worden omdat de bestuurder bij het niet naleven van deze bepalingen verantwoordelijkheid op de hals kan halen. Voor het merendeel zijn die begrippen en voorschriften gekend en weinig veranderd. Wij zullen dus geen commentaar daaromtrent verstrekken; wel herinneren we er u aan dat bedoelde voorschriften verplicht zijn en het dus zeer geraadzaam is ze in het verkeersreglement te herlezen.

steld kan worden dan op een plaats waar stilstaan en parkeren verboden zijn; dit is hier wel degelijk het geval. We vinden het echter spijtig dat het plaatsen van de driehoek op het voertuig zelf niet toegelaten is als het op bedoelde plaats staat. Weliswaar is er meestal geen bezwaar dat het op een afstand van 100 meter gezet wordt. Toch ziet men hiervan de noodzaak of zelfs het nut nauwelijks in en het is trouwens de vraag hoelang de driehoek daar zal blijven rechtop staan, niet ver verwijderd van de voorbijrijdende snelle voertuigen die hem door de luchtverplaatsing kunnen doen omvallen.

Laten we nog maar eens verduidelijken dat het gelijktijdig laten functioneren van al de knipperlichten dient als voorzorgsmaatregel bij panne of ongeval en geen manier is om de politie erop te wijzen dat men welbewust stilstaat op een verboden plaats!

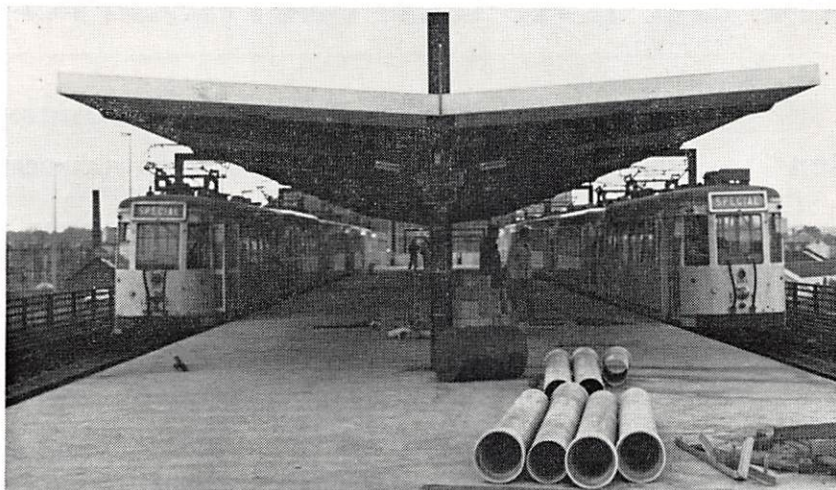
Tenslotte, al de bromfietzers weten reeds dat ze met ingang van 1 oktober 1976 een valhelm (en niet om 't even welke) zullen moeten dragen; zij die er al een bezitten zullen hem maar moeten vervangen tegen 1 januari 1982.

(wordt vervolgd)

L. COLLINS,
juridisch adviseur.

(*) Zie koninklijk besluit van 2 januari 1976.

De semi-metro te Charleroi



De halte « Samber » met de 12 voor de proeven opgestelde motorwagens.

De aanleg van het eerste vak van het semi-metronet te Charleroi is thans beëindigd. Het betreft de verbinding tussen het Zuid- en Weststation met de viaduct van 700 m die o.a. over de Samber loopt.

De bovenleiding werd begin maart 1976 aangebracht met behulp van een spoorauto-tractor (ART 89).

De elektrische motorwagen S9041 trok voor het eerst op 19 maart 1976 op dit vak een stel wagens geladen

met spoorstaven, die gelegd werden op de perrons van de halte « Samber » en op twee overspanningen, dit om het weerstandsvermogen van de viaduct te kunnen testen.

Deze proeven, waarbij ook gedurende 48 uur op de middelste overspanning 12 motorwagens opgesteld werden, hadden plaats tijdens de paasvakantie.

In afwachting van de indienststelling van de nieuwe tramtypes, waarvoor de bestelling eerlang zal geplaatst wor-

den, heeft de N.M.V.B. het nodig aantal rijtuigen (31 motorwagens van het type S en 12 aanhangwagens) omgebouwd om het in- en uitstappen zowel aan de hoge perrons van de semi-metro als aan de gebruikelijke halten mogelijk te maken.

De officiële inhuldiging van het nieuwe spoorvak kan niet lang meer uitblijven. Voor het eerst zal de Nationale Maatschappij een vak van een semi-metronet bedienen.

HET ELEKTRISCH ROLLEND SPOORMATERIEEL

Nieuwe nummering

Van 1 januari 1976 af werd het volledige elektrisch rollend spoormaterieel van de Nationale Maatschappij van nieuwe nummers voorzien, hetgeen sommige lezers reeds zullen opgemerkt hebben. Zoals met onze autobussen het geval is, draagt dit materieel thans een nummer bestaande uit vier cijfers. Weldra zullen ook onze dienstrijuigen op de weg een dergelijk nummer krijgen. Hierbij dient opgemerkt te worden dat het materieel van het net van de « Grot van Han », van het Museum te Schepdaal en van de « Toeristische Tram van het Aisnedal » niet opnieuw genummerd wordt.

De nieuwe nummering werd niet alleen omwille van de eenvormigheid aangenomen, maar vooral met het oog op de vereenvoudiging en op de vergemakkelijking van de verschillende verrichtingen op het gebied van beheer en administratie, waartoe het gebruik van het rollend materieel aanleiding geeft.

Ziehier de lijst van de verschillende types van elektrisch materieel en de ermee overeenstemmende nieuwe nummers.

TYPE	NUMMERS	AANTAL RIJTOUIGEN
A. Elektrische motorwagens.		
1. TS 1 : type S, met enkele rijrichting	9000 tot 9003 9005 tot 9018 9020 tot 9028	4 14 9
		— 27
2. TS 2 : type S, met dubbele rijrichting	9030 tot 9072 9074 tot 9116	43 43
		— 86
3. TS 3 : type S, met dubbele rijrichting voor pre-metro	9120 tot 9150	31
4. T.N. : type N	9270 tot 9287	18
5. T.Sd. : type Standaard	9290 tot 9294	5
6. T.M.E. : type montage-motorwagen	9295	1
7. T.M.PL. : motorwagen voor het slijpen van rails	9297 tot 9299	3
	Totaal	171
B. Aanhangwagens.		
1. T.N. : type N. : omgebouwde motorwagen T.N.	9440 tot 9465	26
2. T.Sd. : type Standaard	9484 tot 9534 9536 tot 9541	51 6
		— 57
3. T.BC : type Braine-le-Comte	9550 tot 9563	14
4. T.S. 3 : type S - omgebouwde motorwagen S voor pre-metro	9305 tot 9316	12
5. T.S. 2 : type S	9300, 9301, 9303	2 1
		— 3
	Totaal	112

NIEUWS VAN HET HOOFDBESTUUR EN VAN DE EXPLOITATIEGROEPEN

Geboorten

HOOFDBESTUUR

Machteld bij De Kegel M. (Gent)

ANTWERPEN

Geert bij Baetens R. (St-Katelijne-Waver)
Ivan bij Willems Gh. (Turnhout)
Cindy bij Brands L. (Hoevenen)
David bij Van Rumst N. (Stabroek)
Ilse bij Van de Zande C. (O.L.Vrouw-Waver)
Tinny bij Van der Veken L. (Oud-Turnhout)
Bart bij Vermeylen J.B. (Baal)

OOST-VLAANDEREN

Katja bij Hellebaut J. (Lokeren)

HENEGOUWEN

Nancy bij Degroote M. (Morlanwelz)
Delphine bij Dhainaut J.-P. (Hornu)
Vincent bij Guillaume R. (Lobbes)
Nancy bij Sauvage J.-P. (Marchienne)
Anne-Michèle bij Lefebvre R. (Courcelles)

NAMEN - LUXEMBURG

Stephane bij Fayt F. (Mehaigne)
Fabian bij Dumont D. (Florée)
Sophie bij Micha D. (Bouillon)

LUIK

Didier bij Carli B. (Montegnée)
Thierry bij Cesar R. (Grace-Hollogne)
Magali bij Frerot M. (Dison)
Laurence bij Klippert H. (Visé)
Marcel bij Marx L. (Boirs)
Isabelle bij Detilloux E. (Grace-Hollogne)

BRABANT

Guy bij Noël N. (Lot)
Corry bij Maroten H. (Vlezenbeek)
Kristel bij Van Ossel J. (Humbek)
Erica bij Rosier J. (St-Lambrechts-Woluwe)

LIMBURG

Kurt bij Bauduin L. (Bree)

WEST-VLAANDEREN

Isabel bij Maerten I. (Ieper)
Sophie bij Haerincq D. (Knokke-Heist)
Dorine bij Wayne J. (Oostduinkerke)
Axel bij Debou F. (Diksmuide)
Cindy bij Depoorter R. (Oostende)
Inge bij Doom G. (Beerst)

Huwelijken

HOOFDBESTUUR

Mej. Wyns A. met Matheys Chr.

ANTWERPEN

Quiryne J. met Mej. Nevelsteen R.
Blockx L. met Mej. Dresselaerts M.
Van Eekelpoel Fr. met Mej. Kerkhofs H.

OOST-VLAANDEREN

Bellinck M. met Mej. Van Coppenolle M.
Van Hamme Fr. met Mej. Sachem M.-Th.

HENEGOUWEN

Lefebvre R. met Mej. Neuchon N.
Tumerelle D. met Mej. Mahieu M.
De Witte D. met Mej. Neukermans Fr.

LUIK

Meunier Chr. met Mej. Poitoux M.

BRABANT

Schaerlaeken J. met Mej. Hermans Ph.
Van den Branden J. met Mej. Van Belle M.
De Laet G. met Mej. Coel P.

LIMBURG

Tielens H. met Mej. Raymaekers I.

WEST-VLAANDEREN

Coucke Chr. met Mej. Rycx M.

Gepensioneerde agenten in de groepen

Maanden maart en april 1976

ANTWERPEN

De Belder L., el. geleider	44
Melis F., ontvanger	20

OOST-VLAANDEREN

De Sutter E., AB-best.-ontvanger	34
Lippens K., gesch. werkman	31
Migom M., AB-bestuurder-ontv.	25
Spriet V., AB-bestuurder-ontv.	26
Thoorens V., eerste klerk	34

HENEGOUWEN

Buchet F., AB-bestuurder	36
Hanquet O., 1ste gesch. arbeider	35
Remy L., ontvanger	38
André C., ontvanger	42
Cohy A., el. geleider	47
Lavenne R., gesch. werkman	46

NAMEN - LUXEMBURG

Decamp C., 1ste gesch. arbeider	35
Genon M., gesch. werkman	38

BRABANT

Daron L., ontvanger	42
Gelenne J., bewegingsoverste 2e kl.	46
Gille P., gesch. werkman	47
Matthijs P., gesch. werkman	36
Theunis L., gesch. werkman	47
Vanpee V., AB-bestuurder-ontv.	41
Piron G., ontvanger	38
Tailleur J., 1ste gesch. werkman	33
Vander Meulen J.-B., el. geleider	43
Wolfs P., ontvanger	48

WEST-VLAANDEREN

De Bruyne A., AB-bestuurder-ontv.	35
Snauwaert J., bew. overste 1e kl.	41
D'Haene J., AB-bestuurder-ontv.	45

Sterfgevallen

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

AGENTEN IN DIENST

Leeftijd

OOST-VLAANDEREN
Platteeuw J., gesch. werkman 1e kl. 64

HENEGOUWEN
Queriat M., ontvanger 42

LUIK
Mulquet J., klerk 60

WEST-VLAANDEREN
Lemmens M., ontvanger 30

BEGUNSTIGDEN

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

HOOFDBESTUUR

Denis J., afdelingschef	101
Leclercq G., e.a. opsteller	86

ANTWERPEN

Hendrickx F., gesch. werkman 1e kl.	89
Nys M., el. geleider	64
Huybrechts J., AB-best.-ontvanger	59
Coppens J., gesch. werkman 1e kl.	75
De Wit B., gesch. werkman	76
Beerts P., el. geleider	78

OOST-VLAANDEREN

De Bruycker O., AB-best.-ontvanger	67
Van de Putte A., ontvanger	76

HENEGOUWEN

Urban E., ontvanger	73
Carpentier R., brigadier	73
Verstraeten L., ontvanger	64
Remacle F., ontvanger	68
Colarte E., ontvanger	76
Van San J., gesch. werkman	75

NAMEN - LUXEMBURG

Lobbestael C., meestergast 1e kl.	85
Koeune A., halfgesch. werkman	63

LUIK

Hautecler J., AB-bestuurder	72
Schoefs L., ontvanger	73
Simon J., ploegbaas	89
Herpers J., gesel. klerk 1e kl.	65
Mottar G., gesch. werkman	65
Collas P., gesch. werkman	71
Leburton G., controleur	73

BRABANT

Roggeman Ch., hoofdontvanger	92
Huybrechts J., remmer	72
Brichau J., ontvanger	67
De Backer J., ontvanger	63
Kirsch F., gesch. werkman 1e kl.	88
Claes P., hoofdontvanger	84
Matheys P., keurwerkman	84
Vanderslycke J., gesch. werkman 1e kl.	84

LIMBURG

Vandevorst L., brigadier	87
Hermans C., baanwerker	74

WEST-VLAANDEREN

Coucke C., el. geleider	94
Dupon M., ontvanger	82
Hubert O., el. geleider	78
Coopman B., ontvanger	81
Devulder C., hulpklerk	88

Hoofdbestuur

In « Onze Buurtspoorwegen » van november-december 1974 (nr. 173) wijdden wij een artikel aan de buurtspoorweg-honderdjarige, de h. Joseph Denis.

Het spijt ons thans onze lezers te moeten medelen dat de h. Denis op 1 februari II. overleden is.

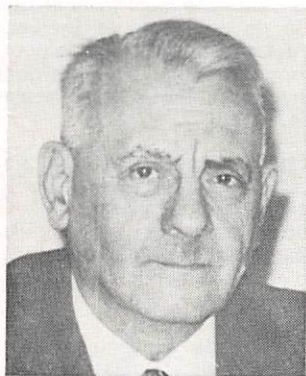
Wij bieden aan zijn familie onze innige deelneming aan.

Om in vervangingen te voorzien en wegens overplaatsingen werden volgende aanwervingen verricht : op 16-3-1976, mej. Mertens M., ponsster (directie A.I.); op 1-4-1976, de h. Van Ussel M., tijd. opsteller (dienst S/Verz.), mejn. Schaerlaeken B. en Fumier F., ponssters (directie A.I.).

Antwerpen

De h. H. BONGERS,
onderbureauchef,
gepensioneerd.

De h. Hendrik Bongers werd op 1-2-1976 na een gevulde loopbaan en precies 35 jaar na zijn indiensttreding (1-2-1941) op pensioen gesteld.



Op de Groepsdirectie, toen nog te Zurenborg gevestigd, kwam hij als debuterend klerk terecht. Op 1-1-1947 werd hij aangesteld om de nieuwe dienst « Verzekering-Wet » waar te nemen. Zijn bevordering tot klerk 1ste kl. volgde op 1-1-1948.

Op 1-12-1958 werd hij aangesteld als chef van de centrale magazijndiensten te Merksem en nauwelijks een maand later werd hij tot onderbureauchef bevorderd.

In aanwezigheid van de directieleden, zijn onmiddellijke chefs en collega's werd op 30 januari II. officieel van de h. Bongers afscheid genomen. De h. Op de Beeck, adjunct-eerste

inspecteur, had in zijn toespraak veel lof voor de stiptheid van de h. Bongers.

Na het officiële gedeelte van deze viering werd nog « tussen pot en pint » gezellig nagepraat.

Wij wensen de h. Bongers en zijn echtgenote nog vele jaren van gelukkig samenzijn.

Oost-Vlaanderen

Op 1-4-1976 kwam van de Groep West-Vlaanderen de h. Nachtergaele A., dienstchef 1ste kl., toe. Tevens werd de h. Coeckelberghs R., klerk, op 16-4-1976 voor de Boekhouding aangeworven.

Henegouwen

Twee klerken werden aangeworven voor de dienst T/AT : op 1-3-1976, de h. Wilmart G. en op 15-3-1976, de h. Caudron D.

Namen-Luxemburg

Komende van het hoofdbestuur werd op 20-4-1976 de h. Petit V., opsteller, begroet.

Luik

Zwaar ziek sinds 13 september 1975, overleed de h. J. Mulquet op 22 maart 1976. Hij was 59 jaar.

Aangeworven op 29-4-1941, werd hij tewerkgesteld bij de dienst van Wegen en Werken en dit achtereenvolgens in de stelplaatsen te Verlaine en te Rocourt.

Ingevolge structuurhervormingen werd hij op 1 januari 1965 in de dienst van de Werkplaatsen Luik St-Gilles tot klerk benoemd.

Hij laat bij zijn collega's en chefs de herinnering na aan een gewetensvol en toegewijd bediende. Wij bieden aan zijn familie onze innige deelneming aan.

Voor de dienst T/AT werden op 1-3-1976 twee klerken aangeworven : de hh. Desormeau M. en Pirotte D.

Brabant

Als nieuw personeelslid werd mej. Rochette A., klerk (Ontvangsten-Abonnementen), op 1-3-1976 begroet.

Limburg

De oppensioenstelling van de h. F. BRAUNS, 1ste controleur.

De h. Frans Brauns verliet in alle stilte en eenvoud de Groepsdirectie om van 1 februari II. af als gepensioneerde te gaan leven. Geboren op 10-11-1914, begon hij zijn loopbaan bij de Maatschappij op 14-1-1946 als ontvanger.

Toen had hij reeds 11 jaren gepresteerd als beroepsmilitair. Hij werd bevorderd tot hoofdontvanger op 1-8-1957. Benoemd tot controleur op 1-1-1959, verzekerde hij het toezicht van de lijnen in de sector Hasselt - St-Truiden en Heers - Tongeren - Hasselt.

Benevens deze opdracht werd hij naar de Groepsdirectie geroepen waar hij, hoofdzakelijk omwille van zijn grote nauwkeurigheid en zijn kennis van alle buurtspoorweglijnen van de Groep, belast werd met het uitwerken van de dienstregelingen en het bijwerken van de uurtabellen die aan de haltes opgehangen worden. Zijn bevordering tot 1ste controleur bekwam hij op 1-7-1975.

De h. Brauns had de laatste jaren af te rekenen met een minder goede gezondheid. Wij hopen dat hierin verandering moge komen. Bij de directie wordt deze bekwame medewerker, die iedereen steeds rustig en vriendelijk te woord stond, gemist. Wij wensen hem nog vele gelukkige jaren.

West-Vlaanderen

Van Oost-Vlaanderen kwam op 1-3-1976 de h. Reyngoudt A., klerk, toe.

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. Vanderfaellie

Wetenschapsstraat 14, 1040 Brussel

Naar de K.U.B. per tram

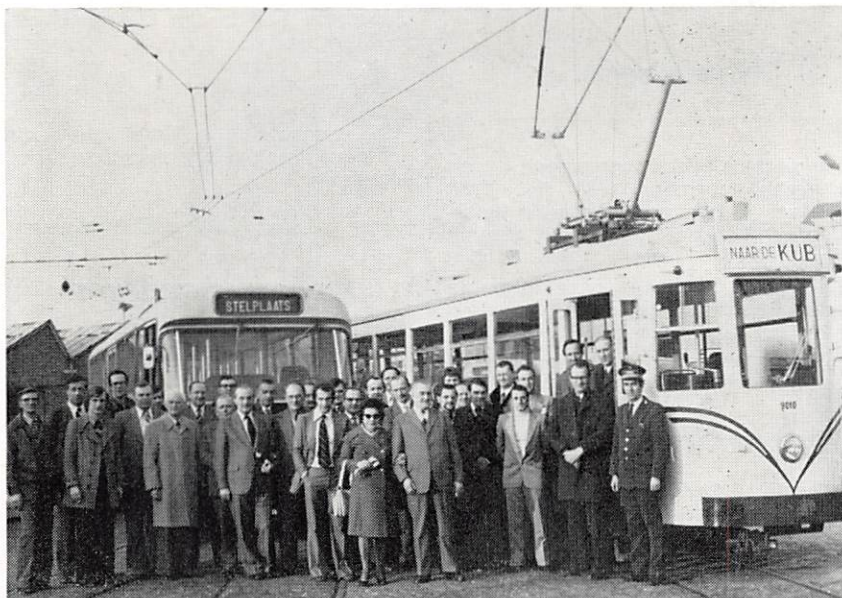
Oppensioenstelling van de h. J. SNAUWAERT, bewegingsoverste 1ste klasse.

Op 19 februari 1976 nam de Groep West-Vlaanderen op een originele wijze afscheid van een zeer verdienstelijk personeelslid, gewaardeerd door zijn oversten en geacht door zijn collega's en het personeel.

Uit de stelplaats te Oostende vertrok een motorrijtuig met als film « Naar de K.U.B. » met aan boord de hh. Vervaeet, eerste ingenieur-groepschef, Keygnaert, adjunct-eerste ingenieur, Knockaert, adjunct-eerste inspecteur en meerdere ambtenaren en bedienden.

Bij aankomst aan het kaaistation begroette de h. Vervaeet de gevierde en zijn echtgenote waarna het gehele gezelschap de terugtocht aanving naar de stelplaats, waar de eigenlijke hulde aan de gevierde plaats vond.

De h. groepschef gaf een overzicht van de mooie loopbaan van « Jef », die in dienst kwam als tijdelijk ontvanger op 18-6-1928 en jaarlijks tijdens het seizoen dienst deed tot hij in 1945 in vast verband trad. Betrokkene werd in 1951 controleur, vervolgens bewegingsoverste 2e kl., en vanaf 1965 bewegingsoverste 1e kl.



In de stelplaats te Oostende zijn de h. Snauwert en zijn echtgenote goed omringd ter gelegenheid van zijn oppensioenstelling.

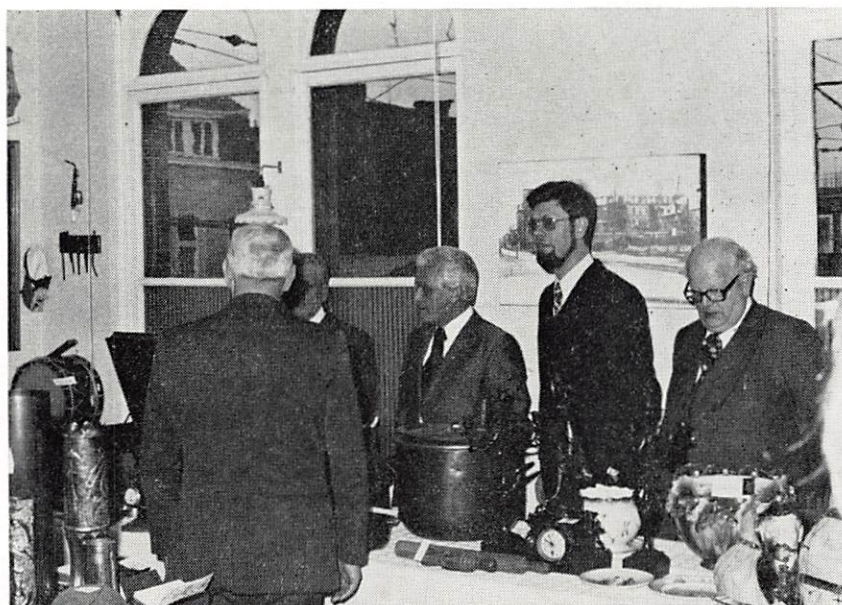
Tijdens een lange en vruchtbare loopbaan, die 48 jaar dienst bestrijkt, geraakte hij als het ware vergroeid met de kusttram en zijn ingewikkelde exploitatieproblemen.

Nadat gewezen werd op de vele kwaliteiten van deze man, werden

bloemen aan zijn dame en meerdere geschenken aan de gevierde aangeboden, waarna een receptie volgde.

We wensen de h. Snauwert en zijn echtgenote vele aangename jaren toe en hopen dat hij zich nu ten volle zal kunnen wijden aan zijn verzamelingen.

Trammannen stellen antiquiteiten ten toon



In het midden, de h. Herlemont, commissaris bij de N.M.V.B. Links van hem, de h. Etienne, ingenieur en de h. Desmecht, adjunct nationaal secretaris A.C.O.D.

Voor de eerste maal in haar bestaan ging in de stelplaats te La Louvière van 6 tot 15 maart ll. een tentoonstelling door van antiquiteiten die door het personeel van het depot verzameld werden.

De h. Herlemont, commissaris van de N.M.V.B., vereerde met zijn tegenwoordigheid de vernissage die plaats had op 5 maart in aanwezigheid van syndicale afgevaardigden en van de controleurs en moniteurs van de stelplaats, vergezeld van hun echtgenote.

Ten einde de expositie aan te vullen, hadden vijf stelplaatsagenten, die het schilderen bij wijze van liefhebberij beoefenen, hun doeken in de voorhal opgesteld. Aldus kon men de schilderijen bewonderen van de hh. Papeux, Galez, Bauwens, Lange en Portier, alvorens de expositieruimte te betreden.

Onder de talrijke tentoongestelde antiquiteiten merkten wij enkele zeldzame en eigenaardige stukken op : een véloupède in hout, een accordeon uit de « belle époque », een « voorzaat » van de schrijfmachine, een metalen koffertje van een Duitse duikboot uit de oorlog 1914-1918.

De tentoonstelling werd druk door de bevolking van het Centrum bezocht.

MOOIE LOOPBANEN



F. Vanden Abeele
in dienst sinds 23-9-1931 werd hij als geschoold werkmán te Kl. te Anderlecht gepensioneerd.



F. Vandenbosch
in dienst sinds 7-10-1931 werd hij als el. geleider-ontvanger te Leuven gepensioneerd.



J. Demuyck
in dienst sinds 21-6-1931 werd hij als keurwerkman te Hamme (arr. Dendermonde) gepensioneerd.



Ph. Van Eembeek
in dienst sinds 7-4-1930 werd hij als 1ste keurarbeider te Anderlecht gepensioneerd.



E. De Mulder
in dienst sinds 17-8-1931 werd hij als el. geleider-ontvanger te Wemmel gepensioneerd.



J. De Grande
in dienst sinds 10-4-1928 werd hij als 1ste ploegbaas te Oostende gepensioneerd.

Hij vond 84.185 F



Regelmatig vinden agenten van de N.M.V.B. geldsommen of verschillende voorwerpen in onze trams, autobussen of installaties. «Onze Buurtspoorwegen» neemt steeds met veel genoegen deze eerlijke daden op, want zij verdienen een bijzondere vermelding.

Het is evenwel een grote uitzondering dat een belangrijk bedrag gevonden wordt zoals dit waarvan in de titel van dit artikel sprake is. Dit overkwam onze AB-bestuurder-ontvanger Marcel Higuët van Wanfercée-Baulet op de autobusdienst die, vanaf Châte-lineau, «de grote bocht van de Beneden-Samber» beschrijft.

Wanneer hij in zijn autobus een achtergelaten mand zag, vermoedde hij nog niets. Maar toen hij tot nader onderzoek overging, vond hij onder verschillende voorwerpen een briefentas die met bankbiljetten volgepropt was. Nadat hij zijn stelplaats te Châtelet verwittigd had, werd hem gevraagd de mand met haar «schat» na de beëindiging van de rit te komen afgeven. Toen men tot tellen overging, kwam men tot een bedrag van 84.185 F. De gelukkige eigenaar kon terug in het bezit gesteld worden van zijn mand en haar waardevolle inhoud dank zij de eerlijkheid van de h. Higuët.

Wij stellen er prijs op hem te feliciteren. Wij geven hem tevens de verzekering dat hij de voldoening van de

vervulde plicht mag smaken en dat hij de achtung geniet van alle eerlijke lui. De hulde die wij hem brengen, geldt vanzelfsprekend ook voor alle andere personeelsleden die zich door hun eerlijkheid laten opmerken.

Het Belgische Rode Kruis vraagt nieuwe bloedgevers

Ieder jaar, tijdens de maanden juli en augustus, heeft de Nationale Dienst van het Bloed van het Belgische Rode Kruis te kampen met een geweldig tekort aan vers bloed. Het aantal verkeersongevallen stijgt aanzienlijk tijdens die periode, terwijl het aantal heelkundige behandelingen en bevalingen hetzelfde blijft. Daarbij komt dat er juist dan minder bloedgevers zijn wegens de vakantie.



Het Belgische Rode Kruis vestigt door middel van een nationale voorlichtingscampagne de aandacht van het publiek op dit probleem en wenst, voornamelijk onder de jongeren, nieuwe losse bloedgevers aan te werven. Tijdens deze campagne zal het kleine personage «Globulus», dat een bloedeenheden voorstelt, onder het publiek verspreid worden. Het is de mascotte van de bloedtransfusie. Zij vertolkt de wil om een leven te redden en de grootmoedigheid van een anoniem

bloedgever. Er zijn reeds 450.000 bloedgevers in België. Dit is evenwel niet voldoende opdat het Belgische Rode Kruis zijn taak naar behoren zou kunnen vervullen. In juli en augustus staat het Rode Kruis voor iedereen voortdurend op de bres.

Het Wielerkampioenschap van Henegouwen

Het kampioenschap van Henegouwen, dat voor de eerste keer op 24 april II. betwist werd, kende een groot succes.

Drieëntwintig deelnemers boden zich aan voor de wedstrijd voor de «meer dan 35-jarigen». Onder impuls van J. Balcaen en E. Farazijn lagen op het einde van de 3e ronde 11 mannen voorop. Bij de 4e ronde, ondanks een kopwind op bepaalde gedeelten van het parcours, trok de in vorm zijnde J. Balcaen zich los van zijn medevluchtters en legde de laatste 4 ronden alleen af (40 km in 1,14 uur).

Hij eindigde met 1'45" voorsprong op E. Farazijn en 2'50" op de groep. J. Degaspari, van de stelplaats te Charleroi, werd kampioen van Henegouwen.

De mascotte van de stad Bergen voor de best vertegenwoordigde stelplaats ging naar de stelplaats Hasselt.

Voor de wedstrijd over 75 km voor de «minder dan 35-jarigen» boden zich 29 deelnemers voor de start aan. Bij de 2e ronde telde het peloton nog slechts 18 renners. In de 3e ronde ontsnapte G. Farazijn, maar hij werd in de 7e ronde door zes renners ingehaald. In de 8e ronde deelden alleen nog Rosseel, Farazijn, Van de Woestyne en Andries de lakens uit. Zij werden niet meer verontrust en bleven gegroepeerd gedurende de overige 7 ronden.

De sprint werd met twee lengten voorsprong gewonnen door Rosseel van de stelplaats Oostende.

L. Wins, van de stelplaats Eugies, 5e geklasseerd, kreeg de kampioentruif van Henegouwen.

De mascotte van de stad Bergen, toegekend aan de best vertegenwoordigde stelplaats, werd eveneens door Hasselt in de wacht gesleept.

ALGEMENE DIENST VOOR VEILIGHEID, HYGIENE EN VERFRAAIING VAN DE WERKPLAATSEN 27ste JAARVERGADERING

Op 13 april II. hield de Algemene Dienst voor Veiligheid op het Hoofdbestuur zijn traditionele jaarvergadering. De afgevaardigden van de winnende ploegen en diensten voor het dienstjaar 1975, alsmede de leden van de Algemene Dienst, waren present.

De vergadering werd voorgezeten door de h. Storme, Voorzitter van de Raad van Beheer. Hij was omringd door de hh. Monchy, Beheerder, Van Autgaerden, Directeur-generaal, Valcke, Inspecteur-generaal, Henrard, Directeur van de Technische Diensten, Cornellie, Directeur van het Secretariaat en van de Dienst der Financiën, Mornard, Hoofdingenieur en De Coster, Hoofdingenieur. Talrijke ambtenaars met een bijzondere belangstelling voor de veiligheid waren eveneens aanwezig.

Als voorzitter van de Algemene Dienst voor Veiligheid opende de h. Valcke, Inspecteur-generaal, de vergadering en dankte hij de h. Voorzitter Storme en de h. Directeur-generaal voor de aandacht die ze aan de werkzaamheden en de resultaten van de Algemene Dienst wijden. Vervolgens ging hij over tot een bespreking van de tijdens het voorbije jaar opgetekende resultaten.

Resultaten van het dienstjaar 1975

Het dienstjaar 1975 wordt, in vergelijking met 1974, afgesloten met een vermeerdering met 9 % van de ongevallen met werkverlet. Deze verhoging is te wijten aan de resultaten van de Beweging en van Wegen en Werken (+ 17 % voor elke dienst), gunstig gematigd door een verdienstelijke vermindering van de ongevallen in onze Werkhuizen (- 8,3 %).

Het aantal gepresteerde uren is slechts zeer weinig vermeerderd (het stijgt van 10.672.000 uren tot 10.745.000 uren in 1975), zodat er geen voldoende uitleg hierin dient gezocht te worden. Integendeel, hebben wij 780 nieuwe personeelsleden aangeworven tegenover 624 in 1974 en een gemiddelde van 450 in de voorgaande jaren. Dit betekent dat het aantal beginnelingen in 1975 abnormaal hoog is geweest en een recente studie heeft bewezen dat één jonge werknemer op 10 het slachtoffer is van een ongeval gedurende zijn eerste jaar dienst. Rekening houdend met deze factor, zijn de resultaten van 1975 niet al te verontrustend. Wij zullen nochtans op onze hoede moeten blijven en in al de mate van onze mogelijkheden deelnemen aan de campagne die dit jaar ingericht wordt met het oog op de bevordering van de veiligheid van de jonge arbeiders.

Het algemeen totaal van de ongevallen met of zonder werkverlet is met 13,5 % gestegen, met een verhoging in al de diensten, de hoogste bij Wegen en Werken (+ 60 %) en de laagste in de Werkhuizen (+ 5 %).

Wat het percentage van ernst betreft, boeken wij een vermindering van 1,69 in 1974 tot 1,30 in 1975, zodat de

ongevallen in aantal gestegen zijn, maar dat ze minder ernstige gevolgen gehad hebben.

Het jaar 1975 was ook een goed jaar voor de records: twee ploegen zijn de 1.000 dagen zonder ongeval met werkverlet voorbij, één ploeg de 2.000 dagen, één ploeg de 4.000 dagen en ten slotte, voor de eerste maal in de geschiedenis van de Maatschappij, heeft één ploeg de 5.000 dagen bereikt.

Om te besluiten ben ik gelukkig te mogen vaststellen dat het aantal ongevallen op de weg naar en van het werk even laag is gebleven in 1975 als in 1974 en dat wij geen dodelijk geval te betreuren hadden.

Nieuwe wettelijke beschikkingen

De h. Voorzitter Storme verklaarde zich gelukkig de tolk te mogen zijn van al de leden van de Raad van Beheer, om al degenen geluk te wensen die door hun toewijding en volgehouden inspanning hebben bijgedragen tot een gunstig resultaat in de strijd tegen het gevaar. Hij vestigde eveneens de aandacht op de nieuwe wettelijke beschikkingen die onlangs van kracht werden.

Niettegenstaande een gevoelige stijging van het aantal nieuwe personeelsleden zijt u erin geslaagd het resultaat praktisch op hetzelfde peil te behouden van vorig jaar, te weten 2,9 ongevallen per 100 loontrekkenden tegenover 2,8 in 1974. Het percentage van ernst is licht gedaald en er werd geen enkel dodelijk ongeval opgetekend.

De laatste maanden werden wederom zeer belangrijke wetsbesluiten uitgevaardigd inzake veiligheid waaronder o.m. een nieuw koninklijk besluit getiteld «Voorkomingsbeleid». Nieuwe taken worden toebedeeld aan de veiligheidschefs en aan de comité's voor veiligheid. Samen met deze voorschriften neer op de verplichting «de onontbeerlijke materiële veiligheidsmaatregelen te nemen voor de beveiliging van de werknemers tegen de aantoonbare, aan hun arbeid inherente risico's en tevens maatregelen te treffen voor de aanpassing van de arbeid aan de mens». Geen gemakkelijke opdracht...

De statistieken hebben uitgewezen dat de jonge arbeiders het grootste aantal ongevallen hebben opgetekend zodat mijn oproep van verleden jaar nog actueel blijft. Het verheugt mij te vernemen dat hieraan deze maand een speciale campagne wordt gewijd.

Nieuwe wettelijke voorschriften werden eveneens uitgevaardigd op gebied van het verkeer. Het nieuwe verkeersreglement wordt inderdaad op 1 mei a.s. van kracht.

Ik doe een dringende oproep tot al onze autobusbestuurders, niet alleen om kennis te nemen van deze nieuwe voorschriften, maar ook om ze in de praktijk toe te passen.



De h. Voorzitter Storme overhandigt de Trofee «Voorzitter Graaf Louis de Lichtervelde» aan de afgevaardigden van de Groep Oost-Vlaanderen, de hh. G. De Smet en O. Smet.



De afvaardiging van de Groep Oost-Vlaanderen die de Trofee kreeg voor de beste algemene ongevallencoefficiënt in 1975.

Vooral vraag ik aandacht voor volgende punten :

- rijd niet tegen overdreven snelheid, vooral niet om vertraging in te lopen;
- wees dubbel voorzichtig aan de kruispunten bij het nemen van de voorrang;
- eerbiedig de verkeersborden en verkeerslichten;
- maak geen misbruik van de voorrang bij het verlaten van de halteplaatsen;
- laat uw aandacht niet afleiden door gesprekken te voeren met de reizigers;
- kortom, schenk volle aandacht aan het besturen van uw voertuig en eerbiedig het verkeersreglement.

Tenslotte wil ik vandaag een speciaal woord van dank richten aan de leden van de ploeg nr. 10 (Beweging Eupen-Warzéé) van de Groep Luik, die erin geslaagd zijn de kaap van de 5.000 dagen zonder ongeval met werkverlet te overschrijden. Laat ons hopen dat andere ploegen dit voorbeeld nog zullen volgen.

Het belang van de menselijke factor

De h. Directeur-generaal legde de nadruk op het belang van de menselijke factor in de strijd tegen de ongevallen.

Het is onontbeerlijk alle mogelijke materiële voorzorgen te treffen om de arbeider aan het gevaar te onttrekken. De psychologische acties mogen evenwel niet verwaarloosd worden, zoniet zou het veiligheidsklimaat, waaraan u zoveel jaren hebt gewerkt, wel eens kunnen teloorgaan.

Ieder ongeval, waarbij een persoon betrokken is, heeft zijn eigen kenmerken. De bepalende elementen hiervan



De hh. A. Smet en J. Vermeersch, van de Bew. Oost-Vlaanderen, gelukgewenst door de h. Voorzitter Storme.

zijn de menselijke factor, die rechtstreeks verband houdt met de persoonlijkheid van de arbeider, in combinatie met het milieu waarin hij werkt, en de materiële factor, die een verzameling is van materiële elementen rondom de arbeider. Vaak hebben wij dit reeds onderstreept : het menselijk element staat op de eerste plaats. Wij moeten dus onverpoosd de psychologische actie blijven doorvoeren en alles in het werk stellen om in onze omgeving de veiligheids-gedachte in stand te houden. Het gaat hier om het belang van iedereen.

Ons meesterpersoneel alsmede onze leermeesters hebben eveneens tot plicht onze arbeiders en bestuurders ervan te overtuigen bij de uitvoering van hun taak vrijwillig een veilige houding aan te nemen in het volle respect van de veiligheidsregels.

De Raad van Beheer werd getroffen door enkele zeer zware verkeersongevallen, die zich de laatste tijd voordeden. De N.M.V.B. heeft verleden jaar 4.726 verkeersongevallen opgetekend tegen 4.601 in 1974 en 4.500 in 1973. De vermeerdering met betrekking tot het vorige dienstjaar bedraagt 2,7 %. Gedeeltelijk kan men deze toeneming verklaren door te verwijzen naar de begin 1974 opgelegde verkeers- en snelheidsbeperkingen ingevolge de benzinecrisis; maar de belangrijkste reden vindt men bij de talrijke jongeren die onze rangen kwamen vervoegen.

Tijdens 1975 wierf de N.M.V.B. 780 agenten aan die noch de ondervinding van de ouderen noch dezelfde verantwoordelijkheidszin hebben. Een nieuw verkeersreglement wordt van 1 mei a.s. van kracht. Degenen in onze « buurtspoorwegwereld » die, welke ook hun graad weze, verantwoordelijk zijn voor de opleiding van de

jonge elementen, vraag ik strikt rekening te houden met de nieuwe voorschriften.

Een autobus of een tram besturen is in de hoogste mate een maatschappelijke daad tegenover de burgers die op het gemeenschappelijk vervoer beroep moeten doen.



De h. Monchy, Beheerder, wenst de afgevaardigden van W. en W. van Brabant, de hh. J. Pannus en E. Day, geluk.

Onze bestuurders zijn leden van een gemeenschap. Zij moeten hiervan de wetten en reglementen eerbiedigen, hoe lastig deze ook mogen wezen, en een van hun eerste professionele verplichtingen bestaat erin geen enkele daad te verrichten die een aanslag zou kunnen betekenen op het leven en de goederen van hun medeburgers.

Zij mogen niet uit het oog verliezen dat ieder met een motor aangedreven rijtuig, autobus of tram, een gevaarlijk tuig is en geen speelgoed.

Men moet zich kunnen beheersen zoals een beschaafd, gedisciplineerd, hoffelijk mens, zoals men tracht het te doen in de familiekring.

Mijn beste medewerkers, ik stel het op prijs u ten zeerste te danken voor al wat u tot op heden verwezenlijkt hebt om het gevaar te overwinnen en ik hoop dat u zich morgen weer aan het werk zult zetten met de vaste wil de veiligheid bij de maatschappij nog meer te bevorderen tot welzijn van onze grote buurtspoorwegfamilie.

De uitreiking van de prijzen

De aansporingen en aanbevelingen van de hoge gezaghebbers van de Nationale Maatschappij werden aandachtig beluisterd en levendig toegejuicht. De uitreiking van de prijzen en van de premiën aan de laureaten en van de trofee « Graaf Louis de Lichtervelde » verliep in de allerbeste stemming. De Groep Oost-Vlaanderen verwierf de trofee voor de beste algemene ongevallencoëfficiënt in 1975. De prijzen van de wedstrijden tussen de Groepen : 1) Beweging van Oost-Vlaanderen; 2) Wegen en Werken van Brabant; 3) Werkplaatsen van Namen-Luxemburg.

Premies werden eveneens toegekend aan vijftienvintig ploegen voor perioden van ten minste 365 dagen zonder ongeval met werkverlet. Met een aperitief werd de ceremonie besloten, waarna de afgevaardigden zich naar het hun voor de gelegenheid aangeboden diner begaven.



De h. Directeur-generaal Van Autgaerden feliciteert de vertegenwoordigers van de Werkplaatsen van Namen-Luxemburg, de hh. J. Chaidron en M. Sternon.

Eerlijk duurt het langst

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

ANTWERPEN

Broechem : Dierckx L. (brieventas + 500 F), Koninckx M. (2.000 F), Schroyen C. (1.100 F), Tjalkstraat : De Backer V. (2.000 F).

OOST-VLAANDEREN

Destelbergen : Vercauteren D. (500 F), De Vyllder G. (500 F), Pussemier H. (3.380 F).
Hamme : Vergucht F. (2.424 F).
Herzele : De Backer G. (2.500 F).
Kalken : Verstraete I. (damesuurwerk), Van Hauwermeiren R. (3.770 F).
St-Niklaas : Van de Weghe E. (1.000 F).

HENEGOUWEN

Doornik : Vanderzippe M. (koffer met bandopnemer), Robin H. (dameshandtas + 2.090 F), Haulotte M. (handtas + 444 F).
Eugies : Beuriot R. (brieventas + 834 F).

NAMEN - LUXEMBURG

Andenne : Hemblenne A. (16.720 F).
Ermeton : Pirson M. (dameshandtas + 534 F + identiteitspapieren).
Forville : Decamp E. (650 F).
Havelange : Beaujean R. (1.300 F), Belaire V. (damesuurwerk).
Martelange : Matern A. (brieventas + 2.100 F).
Namen : Dabe M. (1.010 F), Grandjean L. (uurwerk), Gobblet Ch. (780 F), Jacobs A. (900 F), Wallon J. (2.000 F + check van 1.450 F), Noblet J. (uurwerk), Delorge A. (1.100 F), Godfroid F. (993 F), Lambillion (damesuurwerk).

LUIK

Bitsingen : Wouters (armbanduurwerk).
Bressoux : Franssen (1.410 F).
Omal : Barvin (schrijfmachine), Pire R (3.116 F), Mouton (2.242 F), Strauven (500 F).
Rocourt : Closset J. (630 F).

BRABANT

Leuven : Van Sina D. (handtas + identiteitskaart + 1.620 F).
Tielt : Baeken L. (brieventas + documenten + 3.507 F).

LIMBURG

Bree : Vanderstegen J. (viool + doos), Weytjens G. (brieventas + 580 F).
Genk : Schrooten W. (lederen documententas).
Hasselt : Vanham V. (check van 500 F).
Koersel : Vanhamel R. (2.850 F), Lathouwers A. (damesuurwerk).
Lanaken : Aerts J. (paar nieuwe schoenen), Vincken H. (checkboekje).
Maaseik : Weetjens F. (570 F), Kuypers R. (draagbare radio).
St-Truiden : Breels R. (geldbeugel + 850 F), Holans H. (autoradio + luidspreker), Hillaert R. (damespels).

WEST-VLAANDEREN

Assebroek : Allemeersch O. (brieventas + 1.596 F), Van Mullem J.P. (brieventas + 1.795 F), Dhondt R. (handtas + 6.284 F).
De Panne : Mouquet H. (geldbeugel + 809 F).
Knokke : Vandenbergh R. (brieventas + 14.000 F).
Kortrijk : Decocker E. (geldbeugel + 1.006 F).
Oostende : Simoen A. (brieventas + 1.500 F), Brackx A. (geldbeugel + 1.000 F), Coucke Ch. (handtas + 35.840 F + gouden uurwerk), Vanhooren A. (geldbeugel + 750 F + 16 pond), Willaert K. (brieventas + 1.350 F).

HET JAAR VAN DE LANDSCHAPPEN, PARKEN EN TUINEN

Het « Jaar van de landschappen, parken en tuinen » maakt deel uit van een omvangrijke actie die ondernomen wordt opdat het buitengewoon rijke toeristische patrimonium van ons land zou worden ontdekt.

Tot nog toe legde het Commissariaat-generaal voor Toerisme de nadruk op historische, artistieke en culturele waarden, nl. kastelen, abdijen, begijnhoven, stadhuizen, kathedralen, folklore, gebruiken en gewoonten. Maar België is ook een land van waters en rivieren. Het is ook een land van de natuur, een natuur geliefd door de mensen, in zover dat zij er zich op geïnspireerd hebben voor het raffinement van hun nobelste woonsteden of voor de verfraaiing van hun steden.

Binnen het bestek van dit artikel, zullen wij ons beperken tot enkele algemene beschouwingen over de historische tuinen en parken.

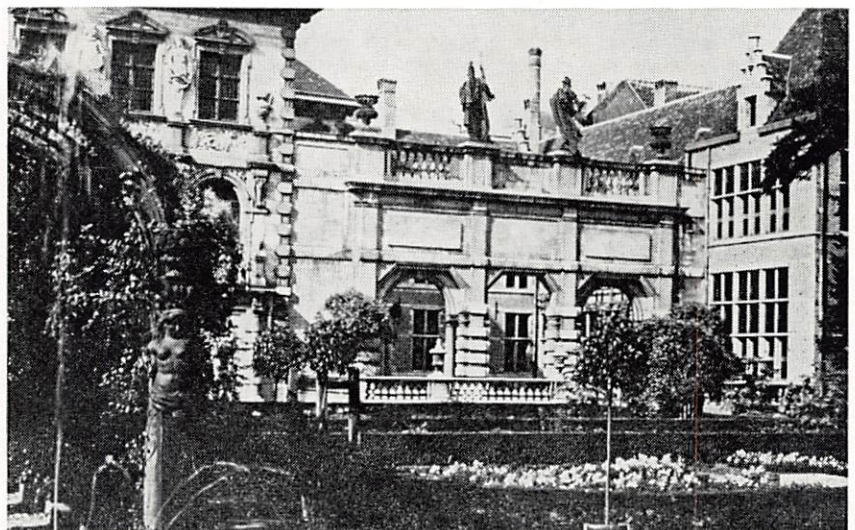
Benevens de wilde tuinen die tot de natuur zelf behoren, heeft de mens zijn behoefte aan expressie willen uitdrukken en tuinen geschapen naar het beeld van zijn dromen en nostalgieën, van zijn verzuchtingen en zijn teleurstellingen. Die tuinen, de uitdrukking van een moment van de beschaving, zijn dragers van een humane boodschap en leggen getuigenis af van de relaties van een volk met zijn natuurlijk milieu, zijn klimaat, zijn grond, zijn bronnen.

De tuinen beschouwen enkel uit het oogpunt van « groene ruimten » of van stukjes natuur, is een van hun essentiële betekenissen vergeten, namelijk die welke toegekend wordt aan de « historische tuin ». Deze is drager van

een geschiedenis en karakteristiek voor een stijl en kan de rang van kunstwerk bereiken, zoals een abdij, een kathedraal of een stadhuis. Hij is ontstaan zoals om het even welk kunstwerk, zo verschillend van de natuurlijke tuin als een cantate van Bach het is van het gezang der vogels dat ze geïnspireerd kan hebben. De tuinen zijn in zekere zin, kamers in open lucht, gesloten en begrensde ruimten, die meestal de woonsteden, de abdij, het kasteel, waarbij zij horen, aanvullen. Volgens een omschrijving tijdens het eerste internationaal colloquium in 1971 over de historische tuinen, in Fontainebleau gegeven, is « een historische tuin een architectonische en vegetale compositie die, van een artistiek en historisch oogpunt uit, een openbaar belang vertegenwoordigt ».

Er zijn vanzelfsprekend talrijke stijlen in de geschiedenis van de tuinen te onderscheiden. De lusttuin heeft sedert de Oudheid bestaan en de Hangende Tuinen van Babylon, één van de zeven wereldwonderen, hebben aangevoeld van welke kunst en van welke zorgen zij het voorwerp konden uitmaken. Samengesteld uit alle soorten van bloemen en fruitbomen waren zij, vanop de zikkurats (tempels) gezien, paradijselijke tuinen, ontworpen naar het beeld van de hemelse tuin die zij met de aarde verbonden.

Langs Egypte om drukten de tuinen van Mesopotamië hun stempel op die van Griekenland en Rome : Egypte bezat zijn lusttuinen en ook Griekenland en Rome hadden prachtige tuinen, waarin de gesnoeiide taxus en buksboom kleine tempels en rustpaviljoenen verborgen. Die Perzische tuinen, samen met de Indische de oudste ter wereld



Antwerpen : het « Rubenshuis » (Cliché C.G.T. - Foto Dédé).

(2000 jaar v.Ch.), zijn nog slechts door enkele zeldzame documenten bekend. Zij kwamen tot grote bloei ten tijde van Darius en Xerxes. Het gemeenschappelijk principe dat men in al deze tuinen terugvindt, is dat van de indeling in een netwerk van regelmatige vierkanten.

Het zijn de Arabieren die, door hun veroveringen, de invloed van de Perzische tuinen tot in Spanje hebben overgebracht. Met hun verhoogde fonteinen die het water wel naar de mond leken te brengen en die een weldoende schaduw afwierpen binnen de grenzen van hun omsloten ruimte, werden deze hedonistische tuinen ontworpen voor een type van mens « die opgroeit in de ascese, sterft in het zingenot » (L'Homme et ses Jardins, Benoist Mechin). Die invloed deed zich voelen tot het einde van de 15e eeuw, met de val in 1492 van het Moorse Rijk van Granada, onder Isabella de Katholieke.

Tijdens de renaissance gingen de Franse koningen in Italië het type van renaissancetuinen zoeken: trapsgewijs oplopende tuinen, versierd met beelden en waarin de terrassen voor mooie uitzichten zorgden. Afwijkend van de Franse tuinen die hierop volgden — geometrische groenmassa's —, had de boom hier zijn eigen waarde en het komt voor dat men hem geïsoleerd vindt, vrij van iedere context (Tivoli). De klassieke Franse tuin was het eindpunt van die evolutie waarbij geen vierkanten meer aangelegd werden maar ontwikkelde rechthoeken die zich openen, zich vereenvoudigen en met versieringen worden opgesmukt. In Chenonceaux doet de diagonaal haar intrede.

Versailles vormt het hoogtepunt van deze evolutie. Het park werd er aangelegd volgens de formule die de naam van « Franse tuin » heeft meegekregen. Deze werd door alle hoven van Europa in de 18e eeuw nagevolgd. De natuur werd er als een architectuur in geordend.

Van hun reizen naar China brachten de Engelsen het idee van de Chinese

tuin mee, met zijn paviljoentjes, rotspartijtjes en andere « Chinese opsmuk ». Uit China, uit Australië, van overal kwamen de bloemen, meendeels wilde. De karakteristieke Engelse stijl is eigen aan tuinen samengesteld uit grasperken, stromend water, boschages zonder schijnbare symmetrie neergezet op een heuvelig terrein waarbij echter doorkijken werden uitgespaard tussen de groenmassa's. Sommige parken tenslotte zijn een combinatie tussen de Engelse en de Franse stijl: sierstroken, dreven en grasperken à la Française omringen het gebouw; boomgroepen en heuvelige grasperken strekken zich uit naar de verten toe...

Onder de ongeveer twee duizend historische tuinen over de hele wereld verspreid, werden er in België tweentwintig, veertien privé- en acht publieke tuinen als dusdanig beschouwd door het Commissariaat-Generaal voor Toerisme. Het zijn, wat de privé-tuinen betreft: Belœil, Annevoie, Freyr, Attré, Jehay, Fanson, Leeuwergem, Aigremont, Bouchout-Moretus, Hanzinelle, Waleffe, de doolhof van Loppem, Le Rœulx, Nokere. Als openbare tuinen: het Park van Brussel, Mariemont, Gaasbeek, Tervuren, Middelheim, de tuin van het Rubenshuis, die van de Abdij van Ter Kameren en de Nationale Plantentuin van België in Meise-Boechout.

De op dit gebied vruchtbaarste periode in België, namelijk die van de aartshertogen Albrecht en Isabella, heeft in feite weinig getuigenissen nagelaten. De uitgekozen waaier biedt nochtans voorbeelden van de verscheidenheid van de stijlen. Inderdaad, België heeft de modes gevolgd die in het buitenland werden gelanceerd, maar niet zonder aan zijn tuinen een eigen karakter van kracht, van soliditeit, van aantrekkelijkheid te hebben verleend.

Wij raden onze lezers aan er tijdens dit jaar van de landschappen, parken en tuinen op uit te trekken om te gaan ontdekken met welke kenmerken van eigen bodem wij mede gestalte geven aan de bekoorlijkheid van Europa.

HET PRAATJE VAN CHEF TRAMBUS

TRAMBUS: Ik houd een streng oog gericht op uw manoeuvres aan de halteplaatsen. De laatste tijd hebben zich weer enkele ernstige ongevallen voorgedaan bij het in- en uitstappen van de voertuigen en dat zou eigenlijk NOOIT mogen gebeuren.

AB-BEST.-ONTV.: Ik denk toch dat ik steeds voorzichtig ben, chef.

T.: Ja, zeker, maar voorzichtig zijn is niet genoeg. Men moet DUBBEL voorzichtig te werk gaan bij het vertrek aan de halteplaatsen en de volgende twee regels goed in acht nemen:

1. alvorens de deuren te sluiten, moet men er zich van vergewissen dat het in- en uitstappen beëindigd is;
2. nooit overhaastig vertrekken; dus liefst enkele seconden verliezen dan een ernstig ongeval veroorzaken.

AB-B.-O.: Daar wordt op gelet, chef.

T.: En nochtans, vele klachten bereiken ons over onverantwoorde, gevaarlijke snelheden en remmingen. Zo is onlangs een oude dame van 78 jaar gevallen ingevolge het te bruusk remmen door de bestuurder. En juist hetzelfde ongeval trof een andere persoon, tijdens dezelfde rit, enkele minuten voordat de dame het slachtoffer werd van het ondoordacht optreden van de bestuurder.

AB-B.-O.: Ja, maar men doet niet altijd wat men wil. Soms kan men ertoe verplicht zijn plotseling te remmen. Wij weten wel dat veiligheid in het verkeer onze eerste zorg moet zijn, en dat wij niet onbezonnen mogen te werk gaan.

T.: Dat is zo, doch iedereen, die een voertuig bestuurt, weet dat men zijn snelheid zo kan regelen dat men in de verkeersstroom de andere rijtuigen kan volgen zonder voortdurend wild over te schakelen van gas- op rempedaal. Een bus besturen, heeft niets te zien met de deelneming aan een race.

AB-B.-O.: Hierover zijn wij het volledig eens.

En wanneer men vertraging opgelopen heeft, wat dan?

T.: Ik wist dat u dit argument zou aanvoeren. Ook in dit geval gaat bedachtzaam rijden voor een dolle rit. Openbaar vervoer verzekeren, betekent in de eerste plaats veilig mensen van het ene punt naar het andere brengen. Maar die veiligheid moet dan ook gegarandeerd zijn, zowel zolang de reizigers in het rijtuig zijn als bij het instappen en verlaten ervan.



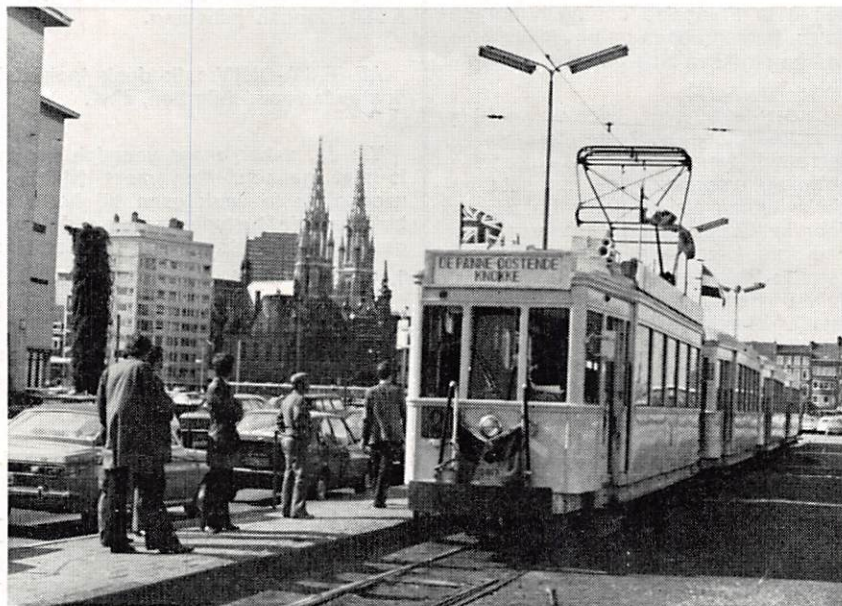
Freyr: de Maas (Cliché C.G.T.).

VAKANTIE AAN DE KUST

Breng uw vakantie door in Zonnebloem of in een van onze gemeubileerde appartementen.

Misschien maakt u van de gelegenheid gebruik om een rit te maken met de toeristische tram, die voor het eerst in 1975 werd ingelegd. Hij was samengesteld uit een standaardmotorwagen,

drie aanhangwagens en een gesloten wagen. Een koud buffet werd in de rijtuigen opgediend. Haltes waren voorzien om toe te laten foto's te nemen. Het vertrek had plaats te Nieuwpoortbad. Hier ziet men de tram te Oostende gefotografeerd. Dit jaar reed hij reeds op 10 april II.



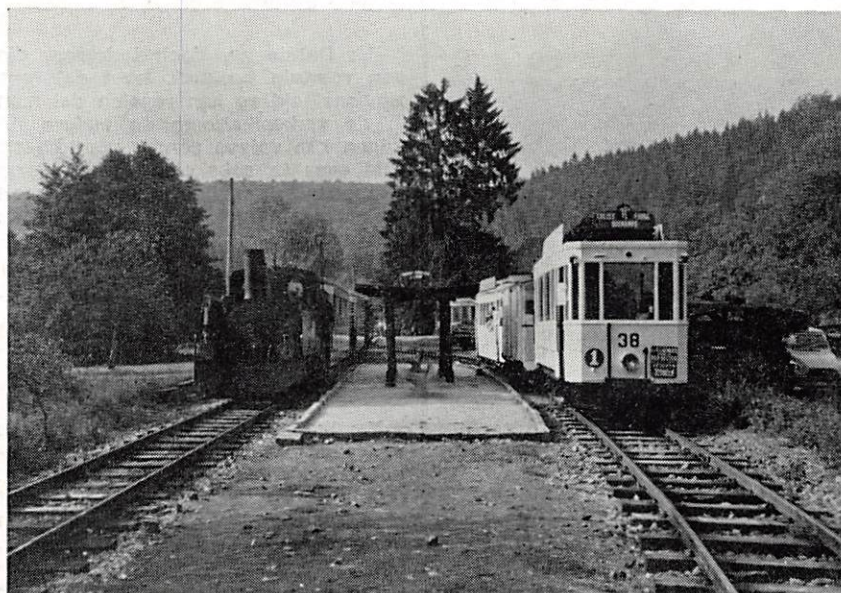
(Foto P. De Backer).

VAKANTIE IN ANNETTE ET LUBIN

Verblijf in Annette et Lubin en u zult een van de prachtigste streken van de Ardennen ontdekken.

Trek door de natuur met de toeristische tram van het Aisnedal die reeds

sinds 11 jaar mooie ritjes verzorgt. U zult er misschien rijtuigen terugzien die vroeger in uw streek reden of waarop uzelf dienst gedaan hebt. Hieronder twee tramstellen te Forge-à-la-Plez.



(Verzameling J.H. Renard).

Gouden bruiloft

Wij herinneren er onze gepensioneerden aan dat zij die dit jaar hun gouden bruiloft vieren, een gratis verblijf van een week kunnen bekomen in een van onze vakantietehuizen.

Zij, die hierin belang stellen, moeten onverwijld hun aanvraag indienen bij de Sociale Dienst van de N.M.V.B., 14, Wetenschapsstraat, 1040 Brussel.

Kalender van de wielervedstrijden voor het N.M.V.B.-personeel

De wielervedstrijden voor het personeel van de N.M.V.B. nemen ongetwijfeld meer uitbreiding.

Dit jaar ging reeds, op 24 april II., het kampioenschap van Henegouwen te Bergen door. Men kondigt thans een kampioenschap van Wallonië aan, dat te Florennes op 14 augustus e.k. zal georganiseerd worden.

Ziehier de kalender van de te betwisten wedstrijden :

14-8-1976, kampioenschap van Wallonië te Florennes;

29-8-1976, kampioenschap van Brabant te Tielt (arr. Leuven);

4-9-1976, kampioenschap van Vlaanderen te Assebroek;

12-9-1976, kampioenschap van België te Diksmuide.

Behalve te Diksmuide, waar eveneens een wedstrijd voorzien is voor personeelsleden van meer dan 50 jaar, omvat ieder kampioenschap twee wedstrijden : een voor agenten van minder dan 35 jaar, een ander voor degenen die meer dan 35 jaar zijn.

Wij wensen nu reeds succes toe aan de organisatoren en aan de deelnemers.

Voor inlichtingen en inschrijvingen kan men zich richten tot :

- voor *Florennes* :
de h. Paquet Marcel, Dépôt S.N.C.V., route de Carenne, 6388 Florennes;
- voor *Tielt* :
de h. Allaerts Jean, Stelplaats N.M.V.B., 3211 Tielt (arr. Leuven);
- voor *Diksmuide* :
de h. Doom Guido, Stelplaats N.M.V.B., Stationsplein, 8160 Diksmuide;
- voor *Assebroek* :
de h. 't Kindt Julien, Stelplaats N.M.V.B., Gaston Roelandtsplein 9bis, 8320 Brugge 4.