

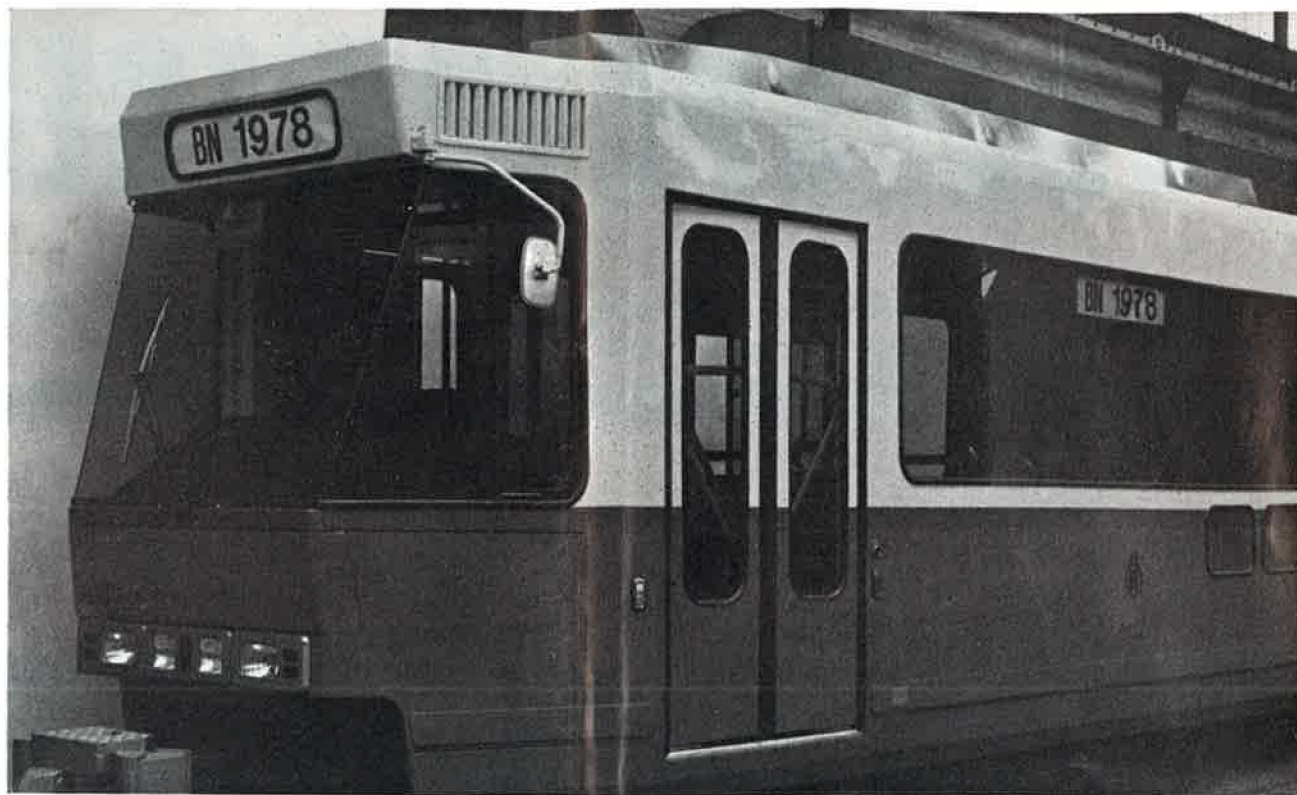
ONZE BUURTSPOORWEGEN

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



In het prachtige herenhuis met fraai smeedwerk, rechts van de autobus, bevindt zich de zetel van onze gewestelijke directie van Namen. (Foto E. Roels)

HET GELEDE VOERTUIG VOOR CHARLEROI EN DE KUST



Model, op ware grootte, van het voorste gedeelte van de nieuwe tram. (Foto BN)

In het vorig nummer van « Onze Buurtspoorwegen » werd de foto van het voorste gedeelte van het model, op ware grootte, van het gelede voertuig voor de semi-metro van Charleroi en de lijnen van de kust afgedrukt ter illustratie van het artikel gewijd aan de tentoonstelling te Oostende. Bij het lezen van dat artikel, zal men ook opgemerkt hebben dat de h. Storme, Voorzitter van de Raad van Beheer van de Maatschappij, tijdens de officiële inhuulding van deze tentoonstelling, verklaarde dat twee prototypes van dit voertuig thans in constructie zijn en dat een eerste bestelling van 85 eenheden, die volgend jaar zal gevolgd worden door een tweede bestelling van 18 eenheden, aan de ministeriële goedkeuring voorgelegd werd. Vijftig van deze rijklijnen zijn bestemd voor de kust en 55 voor het net van Charleroi.

In totaal, slaat het programma van de N.M.V.B. op 105 voertuigen van een nieuwe generatie, waarvan de opvatting verwezenlijkt werd door de studiediensten van onze Maatschappij. De modernisering van de spoorvoertuigen van de Maatschappij staat dus wel aan de orde.

In het prachtige boek « Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen », onlangs verschenen, werden de karakteristieken van de nieuwe motorwagen, thans definitief vastgelegd, klaar en duidelijk uiteengezet. Het voornaamste ervan vermelden wij hierna.

Algemene opvatting.

Rekening houdend met de beperkte draaistralen op verscheidene punten van de netten waartoe het materieel bestemd is, viel de keuze op een geleed motorrijtuig op 3 draaistellen met mogelijkheid maximum drie voertuigen aan elkaar te koppelen. De rijklijnen hebben twee stuurposten voor Charleroi en één enkele stuurpost voor de kust. De capaciteit van de voertuigen, afhankelijk van de voorziene frequentie en de bevolkingsdichtheid, werd op circa 185 plaatsen vastgesteld.

De tractieuitrusting bestaat uit twee seriemotoren met gelijkstroom, twee onderling gecombineerde stoomchoppers en de elektronische bediening van deze twee choppers. Deze laten toe de schokken te vermijden tijdens het aanzetten en het remmen, wat het comfort van de reizigers bevordert. De stroomafname wordt verzekerd door een pantograaf met elektrische afstandsbediening.

Niettegenstaande de korte afstanden tussen haltes, rekent men erop een hoge commerciële snelheid te bereiken, dank zij hoge waarden voor versnelling en vertraging.

Beschrijving van de kas.

Het is een kas in staal, met zelfdragend gelast geraamte en buitenbeplating die bijdraagt tot de weerstand van het geheel. De binnenbekleding bestaat uit panelen in synthetisch materiaal in de massa gekleurd.

De thermische en akoestische isolatie werd bekomen door het toepassen van degelijk isolerende bekledingen en een verzorgde ophanging van de toestellen onder de vloer. Het geluidsniveau werd begrensd tot 66 dB binnenin en 80 dB buiten het rijtuig.

De vorm van de voorruit werd bijzonder verzorgd: de grote voorruit is van het verwarmd type voor een volkomen onrijming. De panoramische vensters van de zijwanden zijn vervaardigd uit gekleurd glas.

De normale verlichting wordt verzekerd door twee evenwijdige en doorlopende rijen fluorescentiebuizen gevoed door individuele omvormers op 110 V, met schemeringsschakelaar. De noodverlichting op 110 V (batterijen) treedt automatisch in werking zodra de normale verlichting uitvalt.

De verwarming door gestuwde lucht op weerstanden wordt automatisch geregeld volgens de in het rijtuig heersende temperatuur, en is bruikbaar als ventilatie in de zomer.

Deuren.

Er zijn vier dubbele tweedelige deuren voor de rijklijnen van de kust en acht dubbele tweedelige deuren voor de rijklijnen van Charleroi, naar binnen zwaaiend. De afstandsontgrendeling geschiedt vanuit de stuurpost(en) met individuele en lokale opening door drukknop en automatische sluiting.

Beweegbare treden zijn voorzien voor lage kaaien. Openingszijde en hoogte van de kaai worden bepaald door spoorbakens (Charleroi). De deuren zijn uitgerust met verscheidene veiligheidsmechanismen:

- geluidsinstallatie die de reizigers verwittigt van de sluiting;
- gevoelige treden die de sluiting verhinderen zolang er zich een reiziger op de trede bevindt;
- onmogelijkheid aan te zetten met een open deur;
- gevoelige randen die het automatisch opengaan te wegbrengen in geval van hinder op het ogenblik van de sluiting.

Draaistellen.

Het voertuig is uitgerust met een loopdraaistel in het midden, en twee draaistellen van het type monomotor. De motoren met geforceerde ventilatie (215 kW in doorlopend regime of 228 kW in uureenheidregime) zijn in langsrichting geplaatst en volledig opgehangen op het chassis aan het draaistel.

Een dubbele ophanging wordt verzekerd, de eerste door rubberelementen, de tweede door luchtkussens. Bovendien zijn de wielen voorzien van rubberblokken tussen velg en wielband.

Besturen van het rijtuig.

Het besturen van het rijtuig geschiedt door middel van:

- een veiligheidspedaal, dit is het zogenaamde waakpedaal, waarop de linkervoet van de bestuurder blijvend moet drukken. Het loslaten of het volledig indrukken van dit pedaal heeft tot gevolg dat de tractiestroom uitgeschakeld wordt, het rijtuig krachtig wordt geremd en een verwittigingssignaal in werking treedt;

- een rijpedaal en een rempedaal, beide bediend door de rechervoet van de bestuurder;
 - een rijrichtingsschakelaar, met de hand bediend, voor het vooruit- of achteruitrijden.
- Een speciale inrichting verhindert het doorslaan van de wielen bij het aanzetten en het slippen bij het remmen. Alle bedieningsorganen en controleapparaten zijn doeltreffend gegroepeerd en gemakkelijk bereikbaar.

Remuitrusting.

Het voertuig is voorzien van verscheidene remuitrustingen (elektrische en pneumatische), ten einde de veiligheid van de reizigers in alle omstandigheden te waarborgen.

1) Dienstrem:

- voor snelheden boven 4 km/h: recuperatie- en weerstandrem + schijfremmen van het loopdraaistel;
- voor snelheden onder 4 km/h: schijfremmen op alle assen (motordraaistellen en loopdraaistel).

2) Noodrem:

bij de maximumdienstremming komt nog de remming door zes elektro-magnetische railschoenen.

3) Hulprem:

door dodemanspedaal of door binnen-hulpremhandel, die de tractie opheffen en tegelijk de schijfremmen en de railrem doen werken.

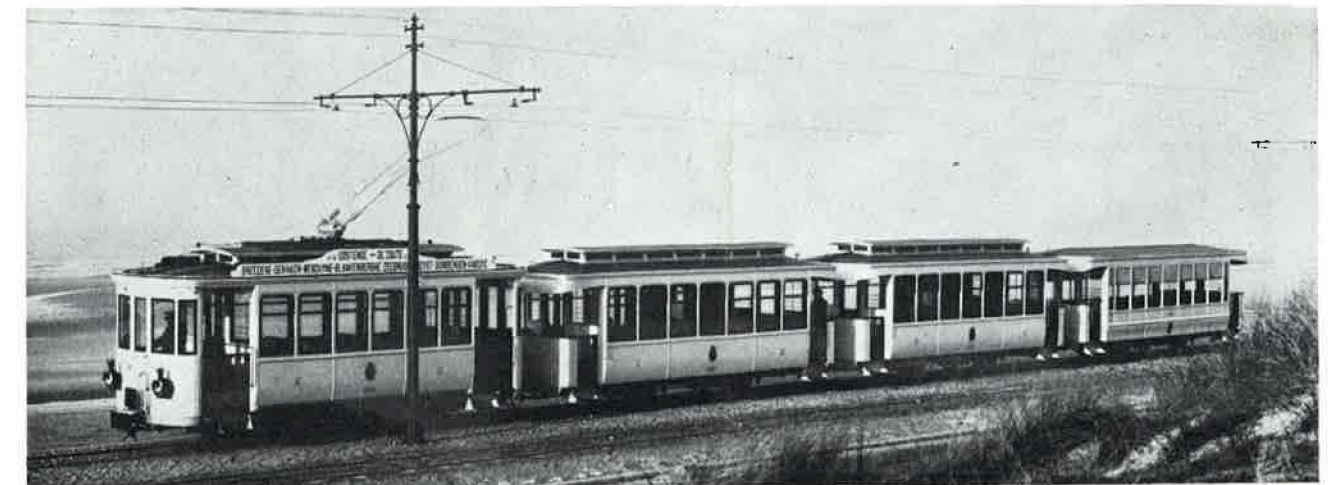
4) Immobilisatierem:

schijfremmen gemonteerd op de assen van de motordraaistellen, mechanisch in werking gebracht door een veer en losgelaten door perslucht + schijfremmen gemonteerd op de assen van het loopdraaistel en rechtstreeks in werking gebracht door perslucht.

*
**

Het is duidelijk dat het publiek weldra aan de kust en te Charleroi de beschikking zal hebben over al het comfort dat de moderne techniek op het ogenblik toelaat. De gemeenschappelijke vervoermiddelen moderniseren resoluut.

Algemene kenmerken	Charleroi	Kust
Totale lengte	22,880 m	22,880 m
Totale breedte	2,500 m	2,500 m
Hoogte vanaf de spoorstaaf tot boven het dak	3,260 m	3,260 m
Binnenhoogte	2,195 m	2,195 m
Hoogte van de vloer	0,860 m	0,860 m
Aantal zitplaatsen	38	59
Aantal staanplaatsen (6/m ²)	146	132
Totaal aantal reizigers	184	191
Asafstand van een draaistel	1,800 m	1,800 m
Afstand tussen draaistellen	6,750 m	6,750 m
Tarra	31,5 t	31,5 t
Uurvermogen	456 kW	456 kW



Omstreeks 1930, een typische buurtspoorwegtram aan de kust. Wat een contrast met het huidige moderne materieel en welke evolutie sindsdien!

BRUSSEL - GRIMBERGEN EN BRUSSEL - WEMMEL, LAATSTE ELEKTRISCHE BUURTSPOORLIJNEN VAN BRABANT

Op 31 juli 1978 reden de trams voor de laatste maal op de lijnen Brussel - Grimbergen en Brussel - Wemmel. 's Avonds werden zij vervangen door autobussen.

Deze gebeurtenis betekende het einde van de exploitatie door de N.M.V.B. van spoorlijnen in Brabant. Buurtspoorwegtrams reden voor de eerste keer te Brussel meer dan 90 jaar geleden, te weten op 8 september 1887, tussen Brussel en Schepdaal (richting Ninove). Op 1 februari 1888 werden er in dienst gesteld tussen Brussel en Lennik (richting Leerbeek en Edingen) en op 1 augustus 1889 werd het eerste vak van de lijn naar Haacht, tussen het Heilig-Kruisplein te Elsene en de H. Mariakerk, in exploitatie genomen. De lijn Brussel - Grimbergen werd geëxploiteerd vanaf 14 september 1889 en de lijn Brussel - Wemmel vanaf 10 juli 1911.

De metrowerken te Brussel hebben de verdwijning van de laatste twee elektrische buurtspoorlijnen van Brabant verhaast. Inderdaad, de uitbreiding van de metro naar de Heizel, zou op het E. Bockstaelplein belangrijke verplaatsingswerken van de sporen van de buurtlijnen vereist hebben en belangrijke kosten die niet meer gerechtvaardigd waren, daar de vervanging

van de trams door autobussen reeds voor een nabije toekomst voorzien was.

De lijn Brussel - Grimbergen is het overblijvende vak van de buurtlijn Brussel - Grimbergen - Humbeek, die aan onze Maatschappij vergund werd bij koninklijk besluit van 2 juli 1887. Doch te Brussel bevond het eindpunt zich te Laken, de Vriërestraat, op verschillende kilometers van het stadscentrum.

Op 23 januari 1890 werd de h. Fris, toenmalig voorzitter van de Raad van Beheer van de N.M.V.B., door koning Leopold II in particuliere audiëntie ontvangen, die hem sprak over de N.M.V.B. en in het bijzonder over de verlenging van de lijn Brussel - Humbeek tot het Noordstation te Brussel. De vergunning voor deze verlenging, aangevraagd op 12 juli 1890, werd ons toegekend bij koninklijk besluit van 24 maart 1891.

De werken werden in snel tempo uitgevoerd; op 15 mei 1890 was de lijn verlengd tot de Brug van Laken, langs de Maria-Christinastraat, en op 1 mei 1891 bereikte zij de Groendreef en het Noordstation. Maar toen reeds verplichtten infrastructuurwerken (haveninstallaties) onze Maatschappij enkele jaren later het tracé ervan tussen de Maria-Christinastraat en de Groendreef te wijzigen.

Op 1 april 1908 werd de nieuwe reisweg langs het Saincteletteplein, Leopold II-laan, Jubileumlaan, E. Bockstaellaan en E. Bockstaelplein ingehuldigd. Dit was nog altijd het tijdperk van de stoomtractie. Onze illustratie toont een stoomtram die naar de stad rijdt aan de rustieke brug te Laken.

De elektrische tractie had zich evenwel aangemeld. De elektrificatie werd achtereenvolgens verwezenlijkt: op 21-4-1909 op het vak Brussel (Noord) - Dikke Linde; op 17-8-1909, op het vak Dikke Linde - Strombeek - Grimbergen; op 6-8-1925, op het vak Grimbergen - Humbeek. Een nieuwe uitbreiding, tussen Strombeek en Het Voor, een Vilvoordse wijk, werd nog na de laatste wereldoorlog aangelegd en op 31 augustus 1952 in dienst gesteld. Men noteert dat het vak Grimbergen - Humbeek tijdens de eerste wereldoorlog (in juni 1916) door de bezetter opgebroken werd. Het werd heraanlegd en voor het vervoer heropend op 23-5-1920.

Wat de lijn Brussel - Wemmel betreft, in dienst gesteld op 10 juli 1911, zij werd onmiddellijk door middel van elektrische tractie geëxploiteerd. De eerste besprekingen voor de aanleg van deze lijn dateerden reeds van 1904, maar de eigenlijke studie begon slechts in 1907.

De regering wenste de samensmelting van het kapitaal van de nieuwe lijn met dit van de lijn Brussel - Humbeek, omdat ze dichtbij de hoofdstad gemeenschappelijke baanvakken hadden. Maar sommige gemeenten zetten er zich resoluut tegen. Het is pas in 1909 dat de regering ten slotte instemde met de samenstelling van een afzonderlijk kapitaal voor de lijn Brussel - Wemmel.

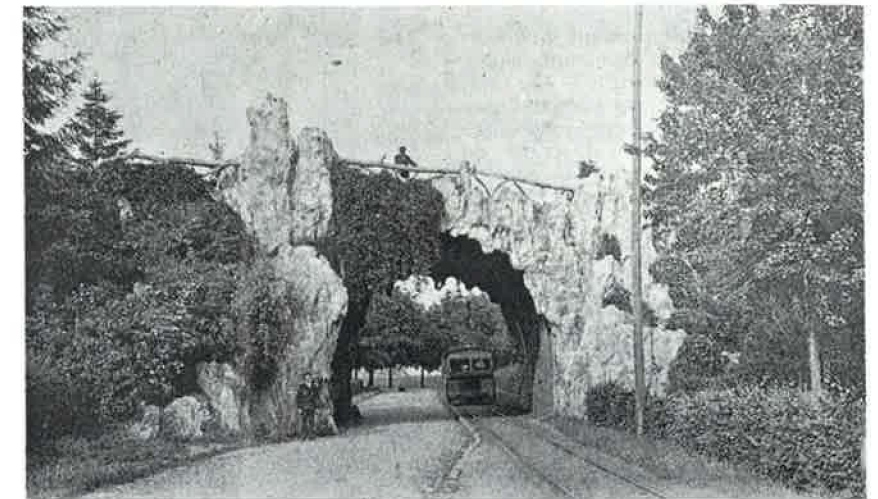
De twee afgeschafte lijnen hebben vanzelfsprekend een belangrijke rol gespeeld in het leven van de bewoners van de streek, die zich voordien inderdaad in een weinig benijdenswaardige staat van afzondering bevonden. De stedelingen anderzijds waardeerden ten zeerste de indienststelling ervan, omdat zij o.a. hun uitstappen in de omgeving van de hoofdstad vergemakkelijkten.

De Dikke Linde was een ideaal uitgangspunt voor wandelingen naar de serres en het park van Laken, de Japanse Toren en het Chinese paviljoen. Velen begaven zich naar Grimbergen om er de barokkerk, de watermolens en de prachtige hoeven te bezoeken.

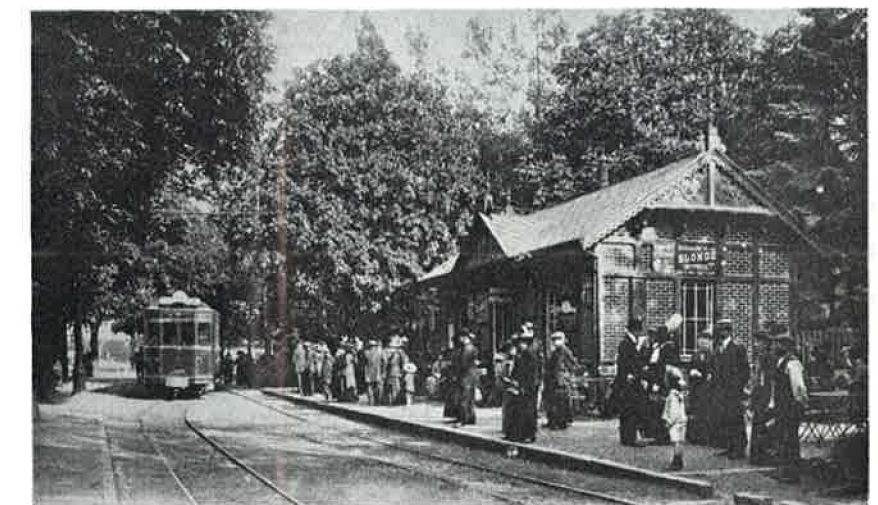
In de zomer vervoerden lange tramstellen de bezoekers van de plaatselijke kermis en de hengelaars die zich naar het Kanaal Brussel - Willebroek te Humbeek begaven.

Aan sommige haltes konden de reizigers in afwachting van de aankomst van de tram rustig hun dorst lessen in een nabijgelegen herberg. Een rode vlag aan de deur verwittigde de trambestuurders ervan dat klanten wensten in te stappen.

Aan de Dikke Linde was in een huisje zowel het buurtspoorwegkantoor als de herberg gevestigd. Het huisje op de prentbriefkaart (van de jaren 1900), in dit artikel gereproduceerd, bestond nog een dertigtal jaren.



Een stoomtram aan de rustieke brug te Laken.



Aan de Dikke Linde destijds.



Links, de laatste « Grimbergen » en rechts de laatste « Het Voor ».



De laatste « Wemmel ».



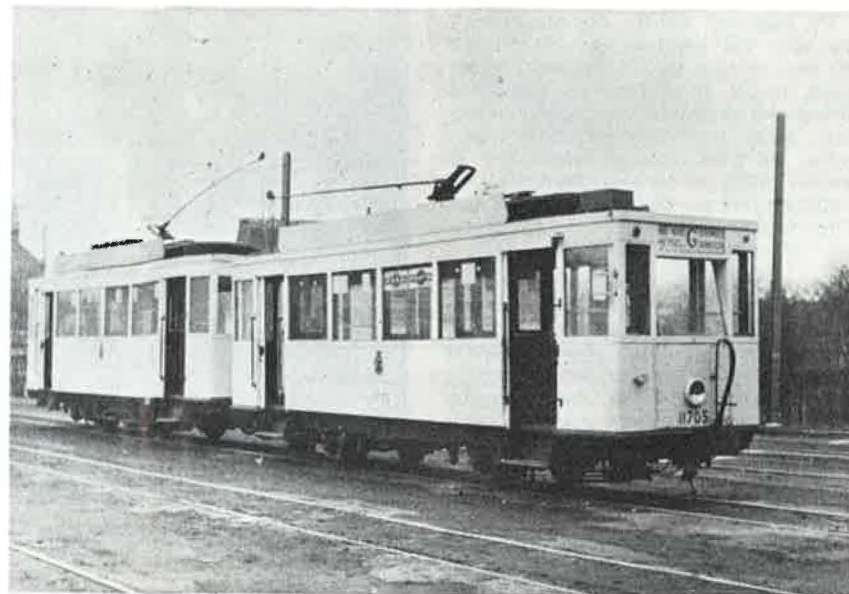
De aankomst van een campingrijtuig, langs het kanaal te Humbeek.

Wat men meestal niet weet, te Humbeek bevond zich eveneens een parkeerplaats voor de campingrijtuigen, die de N.M.V.B., tussen 1937 en 1939, ter beschikking van haar cliënteel stelde. Het waren handig omgevormde pakwagens, met ligplaatsen, gootsteen en toen reeds een komfoor met butaangas. Waarschijnlijk zullen slechts enkele «ouderen» zich die soort democratische vakantie herinneren.

Wat in het bijzonder de lijn van Wemmel aangaat, zij kende haar glorie-tijd tijdens de wereldtentoonstellingen van 1935 en 1958, gehouden in de Eeuwfeestpaleizen. Men noteerde ook steeds een drukke volkstoeloop telkens wanneer er sportmanifestaties in het Heizelstadion plaats hadden.

Herinneren wij er om te besluiten aan dat gedurende de laatste wereldoorlog talrijke reizigers de lijn Humbeek - Grimbergen - Brussel gebruikten, zoals zoveel andere buurtspoorweglijnen trouwens, om levensmiddelen te vervoeren bestemd om de onvoldoende ravitaillering aan te vullen.

De vaste reizigers hebben vanzelfsprekend aan «hun» trams vertederende en onvergetelijke herinneringen bewaard, die ze nog aan hun kleinkinderen zullen vertellen. Zij hebben ook het historische ogenblik van de laatste ritten niet willen missen. Met honderden hebben zij hun een merkwaardig vaarwel gezegd. De trambestuurders zullen niet zo vlug de gebeurtenis vergeten, wegens de drukte die er heerste over de hele reisweg, die zij zo vaak omzeggens in de algemene onverschilligheid hebben afgelegd.



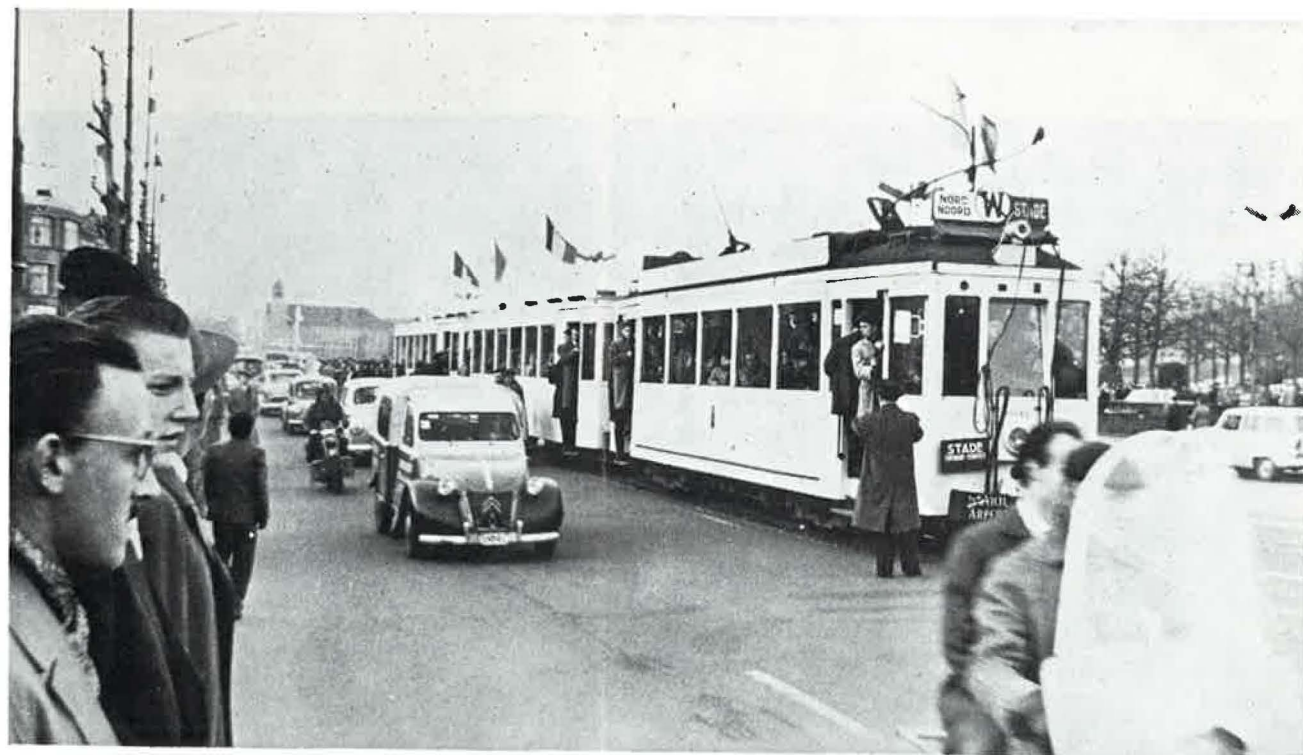
Een tram waarvan de bijwagens uitgerust is met een eenvoudige stuurstand, om het manoeuvreren aan de eindpunten te vergemakkelijken. Gebouwd in ons werkhuis te Kuregem reed dit materieel, voorzien van twee trolleys, omzeggens uitsluitend op de lijnen die nu werden afgeschaft. (Foto P. De Backer)

De laatste vertrekken hadden plaats te 20 uur te Brussel, richting Wemmel (motorwagen 9096), te 20.15 uur te Brussel, richting Grimbergen (motorwagen 9271), en te 20.37 uur te Strombeek, richting Het Voor (motorwagen 9101).

De laatste trams, voortdurend gefotografeerd, werden overvloedig met bloemen versierd, te Wemmel door de

fanfare van Brussegem en te Grimbergen door de plaatselijke fanfare en door volkszangers begroet.

Tot slot vestigen wij de aandacht van onze lezers op het feit dat de afschaffing van de trams van Grimbergen en Wemmel tevens het einde betekent van de gewone trolley, ook genoemd de «flèche», die aanleiding gaf tot zoveel kostelijke anekdoten.



Druk bezette tramwagens, bij gelegenheid van een voetbalmatch in het Heizelstadion in 1960. (Foto P. De Backer)

DE 6.000 DAGEN ZONDER ONGEVAL VAN PLOEG Nr. 10: DE AGENTEN VAN DE BEWEGING VAN EUPEN EN WARZÉE



De h. Directeur-generaal tijdens zijn toespraak.

Op zondag 17 september 1978, omstreeks 13 uur, kenden de salons van het vakantiehuis «Annette et Lubin» een nooit geziene toeloop. Meer dan 200 personen, agenten en leden van hun familie, verzamelden er zich om er de prestatie zonder voorgaande te vieren die op het gebied van de veiligheid behaald werd door de ploeg van de Beweging van de stelplaatsen Eupen en Warzée.

Met het aperitief begon onmiddellijk de feestvreugde. Vervolgens nam iedereen plaats in de verlichte eetzaal, waar de mooi opgestelde en versierde tafels de bewondering van de genodigden opwekten.

De h. Henrard, Directeur-generaal, zat het eetmaal voor in gezelschap van de h. Valcke, Inspecteur-generaal, en de h. Botton, eerste ingenieur-groepschef; zij waren omringd door de hh. Perreaux, ingenieur, Lebrun, adjunct-eerste inspecteur, die de technische diensten vertegenwoordigde, Follon en Tissen, vertegenwoordigers van de Algemene Dienst voor Veiligheid, alsmede door de dienstchefs en de maatschappelijke assistenten.

De h. Derèze, nieuw aangestelde veiligheidschef van de Groep Luik, verwelkomde de aanwezige personaliteiten en bedankte hen voor hun vererende aanwezigheid op de plechtigheid. Hij wenste anderzijds ploeg nr. 10 geluk voor haar opmerkelijk succes en nodigde de laureaten uit mekaar opnieuw te ontmoeten om de 7.000 dagen te vieren.

Daarna nam de h. Botton het woord om te onderstrepen dat de aanwezigheid van het voltallige personeel van ploeg nr. 10 slechts mogelijk was

dank zij de medewerking van collega's van andere stelplaatsen en van de A.S.E.A.G., die hij in het bijzonder dankte, zoals trouwens al degenen die zich ingespannen hebben voor de goede organisatie van het feest van de dag.

Hij verheugde zich over de aanwezigheid van de h. Directeur-generaal en de h. Inspecteur-generaal, vergezeld van hun echtgenoten die bloemen mochten in ontvangst nemen als dank voor de sympathie betoond aan de gelauwerde ploeg. Na erop gewezen te hebben dat er geen enkele aangepaste prestatie werd verricht tijdens de laatste etappe, dankte hij de h. Valcke, die voor de tweede maal zijn bijzondere belangstelling voor ploeg nr. 10 toonde.

De h. Botton richtte zich dan tot de h. Directeur-generaal om hem de erkentelijkheid te betuigen van de vergadering voor de band die hij wenst te behouden met een groep verdienstelijke mannen, waaraan hij een deel van zijn vrije tijd wou besteden. Aan al de agenten van Eupen en Warzée drukte de h. Botton zijn gelukwensen en zijn dank uit voor de inspanning zonder voorgaande die ze hebben geleverd.

Na zijn overtuiging te hebben uitgesproken dat deze prestatie als voorbeeld voor de andere ploegen zal dienen en al degenen zal steunen die nog zouden twifelen aan de weldoende invloed van de strijd tegen de arbeidsongevallen, vroeg hij iedereen op de hoede te zijn voor het ongeval dat zich dikwijls voordoet in de meest gewone handelingen van het dagelijks leven. Het streven naar fysieke gaafheid is een van de meest waardevolle en edele doeleinden.

De h. Botton dankte eveneens de

echtgenoten. Hun geduldige en aandachtige activiteit van elke dag ontlast de geest van hun mannen, wat deze laatsten toelaat zich beter aan hun beroep te wijden. Hij verklaarde zich verheugd dat de echtgenoten enkele uren van hun dagelijkse taak bevrijd werden en nodigde alle aanwezigen uit zich te goed te doen aan het lekkere middagmaal dat met zorg door de kok van het vakantiehuis en zijn ploeg bereid werd.

Deze uitnodiging werd warm toegesproken. Het eetmaal verliep in grote vreugde en werd hier en daar opgeleust door meeslepende refreinen, gezongen door de genodigden.

Bij het nagerecht bood de h. Directeur-generaal de hartelijke gelukwensen aan van de Raad van Beheer en van zichzelf aan de leden van de gelauwerde ploeg voor hun prachtige verrichting. Hij onderstreepte dat de verwezenlijkte krachttoer een uitdaging is van alle regels van de waarschijnlijkheid. Deze prestatie maakt indruk en is dienvolgens van aard een wedijver te doen ontstaan onder al de ploegen van de Maatschappij.

Hij vervolgde met erop te wijzen dat een voortdurende aandacht vereist is om alle gevaren te ontwijken waaraan men tijdens zijn werk blootgesteld is. Alleen de veiligheidsgewoonten besparen ons veel ellende, want zij beschermen ons op ieder ogenblik. Niettemin moet er altijd voorzichtig te werk gegaan worden, want iedereen kan eens verstrooid zijn, zelfs indien men soms denkt dat een overtreding geen enkele schade kan berokkenen. De gewoonte aannemen zo te handelen, is zijn veiligheid verzekeren. Anderzijds tijdig



een collega verwittigen om een onvoorzichtige handeling te voorkomen of een voorschrift te doen naleven, is een plicht tegenover iedereen. Vermijden het slachtoffer te zijn van een ongeval, door onvoorzichtigheid of door zorgeloosheid, bespaart aan zijn familie lasten en zorgen.

Hij verklaarde ervan overtuigd te zijn dat men op het gebied van de veiligheid op het werk slechts vooruitgang kan boeken door verbetering van de menselijke betrekkingen. Om dat doel te bereiken, heeft men geen geleerde formules nodig; het volstaat het gevoel aan de rede te koppelen. Hij beval ieder aan bewijs te leveren van vriendelijkheid, hoffelijkheid en beleefdheid, die de charmes van het leven uitmaken.

Hij vervolgde daarna in het Duits en verklaarde:

Mit grosser Zufriedenheit haben wir die Nachricht von dem Sieg des Be-

triebspersonals der Depots von Warzée und Eupen erhalten, die 6.000 Tage ohne Arbeitsunfall mit Arbeitslosigkeit erreichten.

Im Namen des Verwaltungsrates sowie in meinem persönlichen Namen möchte ich Ihnen meine herzlichsten Glückwünsche zu diesem grossartigen Resultat aussprechen.

Seit mehr als 16 Jahren haben Sie ununterbrochen gegen Arbeitsunfälle gekämpft. Ihre Grosstat ist eine Leistung, welche die Geister in Erstaunen versetzt und die Hervorrufung eines gesunden Eifers in den Arbeitsgruppen der Nationalen Gesellschaft bestimmt nicht verfehlen wird.

Die menschlichen Beziehungen sind Grundlage des Fortschrittes auf dem Gebiet der Sicherheit.

Auch wende ich mich nicht nur an Ihre Vernunft, sondern ebenfalls an Ihr Herz, um Sie zur Fortsetzung Ihrer

Bemühung einzuladen und Sie so zur Feier der 7.000 unfallfreien Tage wiederzusehen.

Hij gaf deze enkele beschouwingen ter overweging door iedereen, bracht een heildronk uit op het succes van de ploeg en zei er zeker van te zijn mekaar terug te vinden om de 7.000 dagen zonder ongeval te vieren. De toespraak van de h. Directeur-generaal werd langdurig toegejuicht. De h. Fafchamps, syndicaal secretaris, dankte de Directie voor de inrichting van het feest en wenste van ganser harte de gevierden geluk.

Op het einde van de maaltijd overhandigden de autoriteiten aan alle leden van het personeel het traditionele geschenk en enkele versnaperingen voor de familie. De in alle opzichten geslaagde vergadering eindigde in alle vrolijkheid.



Week van de 3^{de} LEEFTIJD van 12 tot 19 nov. 1978

Van 12 tot 19 november 1978 organiseert de « Vereniging ter promotie van de Senioren » de « Week van de 3de leeftijd ». Zondag 19 november zal in het bijzonder gewijd zijn aan het « Feest van de grootouders ».

Als voorbereiding tot het jaar 1979, uitgeroepen tot het « Wereldjaar van het kind », legt de week van de 3de leeftijd de nadruk op de valorisatie van de betrekkingen tussen de kinderen en de senioren. Het weerhouden thema « Het kind en wij — Rijke ontmoeting » past dus wonderwel.

Men moet erkennen dat onze beschaving, gesteund op de produktiviteit, noch aan de kinderen noch aan de senioren het belang en de plaats toekent, waarop zij recht hebben. De volledige ontplooiing van de samenleving hangt evenwel af van de wijze waarop de uiterste levenspolen mekaar ontmoeten.

De aanbevolen valorisatie zal gemakkelijker verwezenlijkt worden, wanneer zij aanvaard, aangemoedigd en zelfs aangewakkerd wordt door de ouders en andere personen van de 2de leeftijd. Ieder van ons moet ertoe bijdragen om tussen het kind en de senior een rijke ontmoeting tot stand te brengen. Een evenwichtige wereld behoeft een harmonische integratie van al haar leden, van de jongsten tot de oudsten.

NIEUWS VAN HET HOOFDBESTUUR EN VAN DE EXPLOITATIEGROEPEN

AANWERVINGEN

HOOFDBESTUUR

Delhaise M., opsteller.
Devos M., tekenaar-opsteller.
Gheldof R., tekenaar-opsteller.
Desmedt J., programmeur-analist.
Stroobants F., opsteller.

ANTWERPEN

Paulus L., klerk.
De Coussemaker M., AB-bestuurder-ontvanger.
D'Hondt F., arbeider.
Jeursen P., AB-bestuurder-ontvanger.
Op de Heyde J., AB-bestuurder-ontvanger.
Segier F., AB-bestuurder-ontvanger.
Van Dijk W., plaatslager.
Andries F., AB-bestuurder-ontvanger.
Barbaix J., AB-bestuurder-ontvanger.
Bleumers A., AB-bestuurder-ontvanger.
De Lie C., AB-bestuurder-ontvanger.
Jacobs G., AB-bestuurder-ontvanger.
Janssens C., AB-bestuurder-ontvanger.
Lypkens J., AB-bestuurder-ontvanger.
Van Oevelen F., AB-bestuurder-ontvanger.
Van Winghe J., AB-bestuurder-ontvanger.
Verelst J., mecanicien.
Verwimp W., AB-bestuurder-ontvanger.
Vervoort L., AB-bestuurder-ontvanger.

OOST-VLAANDEREN

De Bonne R., klerk.
Beullens A., AB-bestuurder-ontvanger.
Bracke N., AB-bestuurder-ontvanger.
Daelewyn E., AB-bestuurder-ontvanger.
De Bisschop D., AB-bestuurder-ontvanger.
De Vlieger D., AB-bestuurder-ontvanger.
Devacht I., AB-bestuurder-ontvanger.
Drieghe L., AB-bestuurder-ontvanger.
Haes J., AB-bestuurder-ontvanger.
Lasseel E., AB-bestuurder-ontvanger.
Mottart P., AB-bestuurder-ontvanger.
Roose D., AB-bestuurder-ontvanger.
Smet B., AB-bestuurder-ontvanger.
Vanden Broek M., AB-bestuurder-ontvanger.

HENEGOUWEN

Dardenne M.C., opsteller.
Stevens B., klerk.
Coulon J., AB-bestuurder-ontvanger.
Cordier P., mecanicien.
Debast J., AB-bestuurder-ontvanger.
Defrene M., AB-bestuurder-ontvanger.
Hurez A., AB-bestuurder-ontvanger.
Legrand C., AB-bestuurder-ontvanger.
Manderlier H., AB-bestuurder-ontvanger.
Moineau F., arbeider.
Voesters J., AB-bestuurder-ontvanger.
Bourion P., opsteller.
Burion R., klerk.
Fouarge F., opsteller.
Cleerebaut C., AB-bestuurder-ontvanger.
Crousse R., AB-bestuurder-ontvanger.
Decamps M., AB-bestuurder-ontvanger.
Decauwer G., AB-bestuurder-ontvanger.
Demanez J., AB-bestuurder-ontvanger.
Di Mario J., AB-bestuurder-ontvanger.
Fassotte J., AB-bestuurder-ontvanger.
Glineur B., arbeider.
Neusy M., elektricien.
Preyat J., AB-bestuurder-ontvanger.
Taburiaux J., AB-bestuurder-ontvanger.
Van Peteghem M., mecanicien.
Vinck E., AB-bestuurder-ontvanger.
Wiiiputte J., draaier.

NAMEN-LUXEMBURG

Bourloo G., AB-bestuurder-ontvanger.
Charlier J., arbeider.
Damoiseau J., AB-bestuurder-ontvanger.
Gérard J.-P., AB-bestuurder-ontvanger.

LUIK

Ambar M., AB-bestuurder-ontvanger.
Collard A., AB-bestuurder-ontvanger.
Gérard J., AB-bestuurder-ontvanger.
Joyeux E., mecanicien.
Luxon R., mecanicien.
Sougnéz D., schilder.
Boschini R., AB-bestuurder-ontvanger.
Dubois S., mecanicien.
Hansenne A., AB-bestuurder-ontvanger.
Houet Y., AB-bestuurder-ontvanger.
Jennen D., AB-bestuurder-ontvanger.
Marchoul C., AB-bestuurder-ontvanger.
Pirotte J., AB-bestuurder-ontvanger.
Vanderveck J., AB-bestuurder-ontvanger.

BRABANT

Aelbrecht A., mecanicien.
Août F., AB-bestuurder-ontvanger.
Cleynen F., AB-bestuurder-ontvanger.
Dassy L., AB-bestuurder-ontvanger.
Declercq S., mecanicien.
Demol A., AB-bestuurder-ontvanger.
Depont D., AB-bestuurder-ontvanger.
Devos W., AB-bestuurder-ontvanger.
Herzezeel C., AB-bestuurder-ontvanger.
Oorlynck J.P., AB-bestuurder-ontvanger.
Pauwels A., AB-bestuurder-ontvanger.
Raes T., AB-bestuurder-ontvanger.
Schelfhof M., AB-bestuurder-ontvanger.
Scha C., AB-bestuurder-ontvanger.
Vancamp E., AB-bestuurder-ontvanger.
Wellens M., AB-bestuurder-ontvanger.
Vermeulen A., klerk.
Bellens H., elektricien.
Christiaens L., AB-bestuurder-ontvanger.
Devriese L., AB-bestuurder-ontvanger.
Dierickx L., AB-bestuurder-ontvanger.
Martens R., AB-bestuurder-ontvanger.
Meirlaen E., mecanicien.
Menschaert A., mecanicien.
Pauwels J., AB-bestuurder-ontvanger.
Vandeput R., AB-bestuurder-ontvanger.
Van Sande J.-C., AB-bestuurder-ontvanger.

LIMBURG

Crijns N., AB-bestuurder-ontvanger.
Gielen M., geschoold arbeider.
Breesch A., AB-bestuurder-ontvanger.
Mellemans L., arbeider.
Nijssen E., arbeider.

WEST-VLAANDEREN

Beuckelaere J., schilder.
Landuyt E., arbeider.
Se'naeve P., AB-bestuurder-ontvanger.
Vanheste G., arbeider.

MUTATIES

HOOFDBESTUUR

Sellekaerts C., 1ste klerk.
Barzin P., operateur-mecanograaf.

LIMBURG

Ubachs W., opsteller.

HUWELIJKEN

HOOFDBESTUUR

Roelandt J. met Mej. Tuytschaever I.
Esmanne S. met Mej. Bertin E.

ANTWERPEN

Block F. met Mej. Bastiaenssens H.
Selleslags W. met Mej. De Jong H.
De Peuter H. met Mej. Braeken E.
Willems L. met Mej. Dirckx G.
Van de Ven P. met Mej. Den Rieder C.

OOST-VLAANDEREN

Van Belleghem R. met Mej. De Coninck Y.
Depauw R. met Mej. De Smedt Y.
De Reu D. met Mej. Bauwens M.
De Ridder J.-P. met Mej. Rogiers C.
Van de Velde M. met Mej. Thienpont L.

HENEGOUWEN

Mercier P. met Mej. Fourmentline B.
Daubie W. met Mej. Lachat L.
Lesoil R. met Mej. Demeure S.
Manise P. met Mej. Guenous D.
Delaby J.-P. met Mej. Hulin B.
Resimont E. met Mej. Debroux B.
Piret B. met Mej. Bruyère C.
Lacroix M. met Mej. Ranson A.

NAMEN-LUXEMBURG

Blasutig D. met Mej. Charlier N.
Antoine Ph. met Mej. Marlier M.-A.
Techeur J. met Mej. Lallemand B.
Jeukens Ph. met Mej. Lamproye M.
Devaux J. met Mej. Dejalive M.
Kirten R. met Mej. Puits M.
Jacques D. met Mej. Demoustier G.

LUIK

Popowski R. met Mej. Paszun H.
Mulleners P. met Mej. Vaessen M.
Bolette L. met Mej. Grégoire B.

BRABANT

Michel D. met Mej. Patete L.
Van de Velde J.-M. met Mej. Harnie C.
Claude J. met Mej. Guiot P.
Vanronsele E. met Mej. Mouquet M.
Veckmans E. met Mej. Peeters M.
Butaye D. met Mej. Verbruggen J.
Cluts W. met Mej. Hanssens S.
Klaps J. met Mej. Janssen E.
Dumont J. met Mej. François C.
Van Pee G. met Mej. Bruggemans I.
Vande Capelle G. met Mej. Mourant M.

LIMBURG

Knapen L. met Mej. Schoels L.
Adriaens G. met Mej. Schildermans C.
Vandeweyer G. met Mej. Vandepoel M.

WEST-VLAANDEREN

Goudeseune R. met Mej. Vanhee R.
Geers F. met Mej. D'Hondt J.
Van Daele G. met Mej. Legrand M.-C.

GEBOORTEN

HOOFDBESTUUR

Valérie bij Leblanc M. (Bouge)

ANTWERPEN

Jef bij Beyens J. (Turnhout)
 Adriaan bij Huys P. (Kapellen)
 Tom bij Mertens C. (Schoten)
 Lizzy bij Verbist A. (Begijnendijk)
 Dave bij Beerts R. (Brasschaat)
 David bij Baetens R. (St.-Kathelijne-Waver)
 Wesley bij Verschoren F. (Walem)
 Joeri bij Van Nieuwenhove M. (Mechelen)
 Anja bij Vriens C. (Rijkevorsel)

OOST-VLAANDEREN

Eva bij Verduyssen E. (Drongen)
 Gunther bij Bracke Y. (Laarne)
 Vanessa bij De Rycke G. (Gent)
 Christophe bij De Vuyst J. (Aalst)
 Bart bij Vroman E. (Aalter)
 Christophe bij Roels W. (Aalst)
 Sylvie bij Van Damme M. (Zwijnaarde)

HENEGOUWEN

Christophe bij Geets J. (Montreuil-au-Bois)
 Grégory bij Vignery R. (Jumet)
 Arnaud bij Brassart G. (Blaton)
 Vanessa bij Eudier P. (Jemappes)
 Valérie bij Dandois J. (Jumet)
 Fabienne bij Oostens V. (Châtelet)
 Arnaud bij Glace F. (Eugies)
 Sabine bij Lejeune J.-L. (Dour)
 Cédric bij Laurent J. (Montigny-le-Tilleul)
 Julien bij Ligneel G. (Kain)
 Nathalie bij Styza B. (Jumet)
 Jean-Pierre bij Robert J. (Manage)
 Olivier bij Chefneux J. (Marchienne-au-Pont)
 Benoît bij Breviers J.-L. (Jumet)
 Michel bij Georges J.-P. (Anderlues)
 Nancy bij Rulens F. (Courcelles)
 Jacqueline bij Strivet J. (Wangenes)
 Aurélie bij Balasse C. (Bois-D'Haine)
 Alison bij Crabbe C. (Moeskroen)
 Mehdy bij Closterman B. (Maurage)
 Cédric bij Nicaise P. (Fontaine-l'Évêque)
 Sophie bij Schoelincx S. (Marcinelle)
 Olivier bij Decelle D. (Châtelet)
 David bij Dehon J. (Trazegnies)
 Cécile bij Barbileux S. (Ghlin)

NAMEN-LUXEMBURG

Michael bij Cluquet J.-Cl. (Namen)
 David bij Adam J. (La Roche)
 Vinciane bij Hocq J. (Sambre-Ville)
 Caroline bij Bertrand M. (Flawinne)
 Gaetan bij Pirotte R. (Bastenaken)
 Carine bij Hahn R. (Namen)
 Joseph bij Ducrot J. (Andenne)
 Karine bij Wener G. (Halanzy)

LUIK

Frédéric bij Radermacher R. (Hony)
 Frédéric bij Bille J. (Bellaire)
 Frédéric bij Demonceau L. (Membach)
 Valérie bij Focan E. (Seraing)
 Jean bij Pirlot A. (Remicourt)

BRABANT

Elke bij Christiaens J. (Lennik)
 Els bij Guldix F. (Grimbergen)
 Olivier bij Lambert L. (Nijvel)
 Isabel bij Keymolen R. (Gooik)
 Bruno bij Lanssiers O. (Alsemberg)
 Gladys bij Backaert S. (Boutersem)

LIMBURG

Ann bij Vaelen G. (Hasselt)
 Stijn bij Trippaers A. (Diepenbeek)
 Tom bij Leynen R. (Leopoldsburg)
 Ivan bij Crijns R. (Maasmechelen)
 Kurt bij Mellemans L. (Hasselt - Stevoort)
 An bij Brouwers R. (Kinrooi)
 Björn bij Postelmans J. (Heusden-Zolder)
 Cindy bij Eyletten J. (Kortenaken)

WEST-VLAANDEREN

Johan bij Deprez M. (Oostende)
 Vanessa bij Dewulf M. (Oostende)
 Kristof bij Maes M. (Brugge)
 Natacha bij Gryson J. (Oostende)
 Weena bij Aneca M. (Oostende)
 Hilde bij Brouckmeersch D. (Snaaskerke)

MET PENSIOEN

HOOFDBESTUUR

Loeckx R., onderchef controleur A.D. 46

ANTWERPEN

De Beuckeleer J., loketbediende 37
 Huybrechts F., 1ste keurarbeider 36
 Jorissen A., AB-best.-ontvanger 34
 Kesselaers F., 1ste keurarbeider 34
 Van der Schoot J., AB-best.-ontv. 37
 Van Eynde J., AB-best.-ontvanger 37
 Van Til C., gesch. werkm. 30
 Prinsen J., 1ste keurarbeider 36

OOST-VLAANDEREN

De Vrieze R., keurarbeider 37
 Van Vlaanderen L., AB-best.-ontv. 17

HENEGOUWEN

Chalet F., AB-bestuurder 34
 Foubert R., baanwerker 30
 Lavenne L., wisselwachter 24
 Smidts A., gesch. werkm. 25
 Adam A., technisch inspecteur 40
 Maesfranckx L., ontvanger 29
 Taine A., gesch. werkm. 1ste kl. 28

NAMEN-LUXEMBURG

Brasselet A., brigadier 41
 Decloux J., 1ste keurwerkman 40
 Gilson F., ontvanger 39
 Brouwers C., 1ste keurwerkman 33
 Dandoy A., AB-best.-ontvanger 23
 Zemer F., AB-bestuurder-ontvanger 38

LUIK

Lébe G., gesch. werkm. 1ste kl. 37
 Chaîneux J., gesch. werkm. 39
 Dedy L., AB-bestuurder-ontvanger 36
 Maraite M., AB-bestuurder 30

BRABANT

De Smet R., AB-best.-ontvanger 26
 De Sutter D., 1ste gesch. arbeider 32
 Bertrand E., hoofdontvanger-AB-best. 28
 Bovy F., AB-bestuurder 31
 De Greef J., ontvanger 38

LIMBURG

Bouveroux L., AB-best.-ontvanger 34
 Vanhees M.-J., ontvanger 27

WEST-VLAANDEREN

Alleweireldt L., AB-best.-ontv. 31
 Blicke A., ontvanger-kuiser 35
 Kets R., bewegingsoverste 2e kl. 45
 Lefevere O., AB-best.-ontvanger 37

STERFGEVALLEN

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

AGENTEN IN DIENST

Leeftijd

HENEGOUWEN

Silia G., AB-best.-ontvanger 59

BEGUNSTIGDEN G.V.K.-K.U.B.-K.V.I.-K.S.H.-C.A.O.

HOOFDBESTUUR

Vermeiren U., hoofdinspecteur 74

ANTWERPEN

Cools E., el. geleider 63
 Van Oosterwijck F., stationschef 2e kl. 73
 Peeters L., keurwerkman 72

OOST-VLAANDEREN

Van Eetvelde M., ontvanger 75

HENEGOUWEN

Barthels L., el. geleider 76
 De Ketele R., brigadier 66
 Dufasne M., gesch. werkm. 1ste kl. 76

NAMEN-LUXEMBURG

Collart J., AB-bestuurder-ontvanger 56
 Jacoby C., AB-best.-ontv.-mecanicien 68

LUIK

Biets H., gesch. werkm. 1ste kl. 81
 Roemers J., ontvanger 70
 Dupont J., stelplaatsoverste 1ste kl. 70
 Benaets V., gesch. werkm. 83
 Somja A., AB-bestuurder-ontvanger 64

BRABANT

Crabbé A., gesch. werkm. 1ste kl. 64
 Vleugels J., controleur 75
 Van den Branden C., AB-best.-ontv. 56
 Dufour H., manoeuver 81
 Crabbé E., keurwerkman 67
 Helsen J., baanwerker 86
 Dierickx T., dienstoverste 84

LIMBURG

Vandenhoudt J., keurarbeider 65
 Robijns M., brigadier 76
 Poulmans J., baanwerker 76

WEST-VLAANDEREN

Maresceau K., el. geleider 90
 Raes H., ploegbaas 94
 Vandenkerckhove C., baanwerker 83
 Degrave F., gesch. werkm. 1ste kl. 90
 Parmentier V., AB-best.-ontvanger 78

ONZE BUURTSPOORWEGEN

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

Redactie : Wetenschapsstraat 14 - 1040 Brussel.

Telefoon : (02) 230.03.30 — Toestel : 335. P.R. 000-0003227-26.

Verantwoordelijke uitgever : L. Vanderfaeillie, Wetenschapsstraat 14 - 1040 Brussel.

HENEGOUWEN

De h. Antoine ADAM, technisch inspecteur, met pensioen



Op 1 augustus 1978 ging de h. Adam met pensioen. Bij de N.M.V.B. in dienst getreden op 2-5-1938, werd hij tewerkgesteld als technisch ingenieur in de werkplaats van Marloie, alvorens hij in dezelfde functie in januari 1949 overging naar de werkplaats van Doornik.

In 1952 werd hij belast met de ex-

ploitatie van het net van Doornik, bracht de structuurhervormingen aldaar tot een goed einde en werd in 1956 verantwoordelijk gesteld voor de

exploitatie van de netten van Bergen, Doornik en La Louvière.

In 1958 werd hij tot technisch inspecteur bevorderd. Vanaf 1964 wijdde hij zich bijzonder aan het net van het Doornikse en het onderhoudscentrum hiervan.

De h. Adam was een keurambtenaar, bewust van zijn verantwoordelijkheden. Het personeel zal de herinnering bewaren aan een goede en rechtvaardige chef. Deze hoedanigheden werden door de h. Pourveur, Directeur van de Groep van Henegouwen, in het licht gesteld tijdens de plechtigheid ingericht ter gelegenheid van het afscheid van de h. Adam. Wij wensen hem een lange en gelukkige oppensioenstelling toe.

MOOIE LOOPBANEN



R. Kels

In dienst sinds 19-10-1931, werd hij als bewegingsoverste 2e kl. te Diksmuide gepensioneerd.



J. Van der Schoot

In dienst sinds 16-12-1941, werd hij als AB-best.-ontvanger te Oostmalle gepensioneerd.



J. De Greef

In dienst sinds 23-4-1940, werd hij als ontvanger te Grimbergen gepensioneerd.



J. Chaîneux

In dienst sinds 15-9-1936, werd hij als gesch. werkm. te Luik gepensioneerd.



J. Van Eynde

In dienst sinds 27-9-1941, werd hij als AB-best.-ontvanger te Mechelen gepensioneerd.



A. Blicke

In dienst sinds 5-7-1941, werd hij als ontvanger-kuiser te Mechelen gepensioneerd.



J. De Beuckelaer

Trad in dienst op 4-3-1941 en werd als loketbediende te Turnhout gepensioneerd.



F. Huybrechts

Trad in dienst op 28-8-1942 en werd als 1ste keurarbeider te Merksem gepensioneerd.



J. Decloux

Trad in dienst op 19-3-1930 en werd als 1ste keurwerkman te Andenne gepensioneerd.



A. Brasselet

Trad in dienst op 6-9-1937 en werd als brigadier te Salzinnes gepensioneerd.



F. Gilson

Trad in dienst op 21-4-1937 en werd als ontvanger te Namen gepensioneerd.



K. Mertens

Trad in dienst op 9-2-1931 en werd als gespec. arbeider te Destelbergen gepensioneerd.



O. Lefevere

In dienst sinds 3-11-1941, werd hij als AB-best.-ontvanger te Geluwe gepensioneerd.



R. De Vrieze

In dienst sinds 10-11-1941, werd hij als keurarbeider te Destelbergen gepensioneerd.



C. Vincent

In dienst sinds 30-3-1938, werd hij als gesch. werkm. te Bergen gepensioneerd.



J. Mertens

In dienst sinds 4-2-1930, werd hij als gesch. werkm. te Kessel-Lo gepensioneerd.



G. Lébe

In dienst sinds 17-8-1933, werd hij als gesch. werkm. 1ste kl. te Luik gepensioneerd.



J. De Becker

In dienst sinds 1-9-1933, werd hij als AB-best.-ontvanger te Haacht gepensioneerd.

DE GESCHIEDENIS VAN DE OPENBARE VERLICHTING

Wanneer met de openbare verlichting aangevangen werd, is niet precies gekend. Wel weten wij dat de Perzen, Egyptenaren en Meden hun steden reeds verlichtten. Men heeft inderdaad te Memphis, Thebe en Babylon bronzen potten teruggevonden, die 60 à 70 kg olie of vet konden bevatten en die opgesteld werden langs de lange lanen van deze steden.

Dat er reeds een openbare verlichting in 378 v. Chr. in Antiochië bestond, hebben opgravingen aangetoond. Daarentegen bleef het oude Rome op dat gebied in gebreke. Wie daar 's avonds buiten ging, moest een fakkel dragen. Patriciërs lieten zich door fakkeldragers begeleiden.

Er verliepen vele eeuwen vooraleer men opnieuw van een systematische verlichting kon spreken. In de middeleeuwen trof men wel hier en daar in de steden op enkele straathoeken een lantaarn aan en tijdens feesten of plechtigheden werd het marktplein door middel van toortsen en pektonnen verlicht. Hetzelfde gebeurde met de wallen,

wanneer een vijandelijk leger in aantocht was.

Gentse stadsrekeningen van de 14e eeuw vermelden het gebruik van toortsen en vuurpannen. De vuur- of lichtpan bestond uit een, op een steel bevestigde pan of vat, waarin een dikke wick in de olie lag. Toen boosdoeners, beurzensnijders, rabauwen en ander galgenaas steegjes en pleintjes te onveilig begonnen te maken, vaardigde de magistraat voorschriften uit.

In 1451 moest men te Gent een lantaarn hangen aan het huis van elke tienman, in 1481 aan elke gevel, in 1581 een lantaarn voor drie huizen, in 1677 voor zes. In de laatste twee gevallen hing men de lantaarn te midden van de straat aan een dwars gespannen koord.

Op 19 december 1571 werd geboden: « dat niemand na de clocke zonder licht zoude gaen, dat men op alle hoeken van de grootste straeten lanteren zou hangen en meer dergelijcke zaken, want men dagelijks van stelen, rooven en moorden hoorde... ». In hetzelfde jaar werden voor het eerst de

torens van onze steden verlicht. Papierlantaarntjes met een kaars deden hun verschijning in 1600 bij de intrede van Albrecht en Isabella.

In Parijs werden de inwoners verplicht tot het plaatsen, in 500 straten, van 1.500 stoklantaarns, die van 10 u. 's avonds tot de dageraad moesten branden. De armoede was evenwel te groot, zodat het volk deze maatregel niet kon nakomen. In 1670 deed Lodewijk XIV 2.730 kaarslantaarns ophangen. Alhoewel zware straffen voorzien waren voor « lantaarnschenders » — men kon zelfs naar de galeien worden gestuurd — werden vaak de kaarsen gestolen. Na een tijd werden de kaarslantaarns door olielampen vervangen.

Brussel volgde het voorbeeld van Parijs en startte in 1671 met een openbare verlichting. Een duizendtal lantaarns werden door de stad geleverd en voor onderhoud aan een ondernemer toegewezen. Na enkele jaren bleek deze innovatie een kostelijk iets te zijn, zodat Brussel zich opnieuw in de duisternis terugtrok.

Er diende tot in 1703 gewacht te worden vooraleer een nieuw initiatief op dat gebied zijn weg vond. Drie duizend lantaarns zouden tot in 1716 de Brusselse straatstenen verlichten. Dan kwamen nieuwe budgettaire moeilijkheden in de weg en de kredieten werden eens te meer geweigerd. Gedurende negen jaar werd de openbare verlichting tot enkele honderden lichtpunten beperkt.

In 1725 polste de toenmalige aarts-hertogin Maria-Elisabeth de gemeentevaders over het herstel van een algemene verlichting van de straten. De nodige herstellingswerken werden uitgevoerd en een reglement verplichtte er de bewoners toe de verlichting te onderhouden.

Een andere verordening, in 1755, van keizerin Maria-Theresia, schreef de verplichting voor lantaarns op te hangen aan alle grote gebouwen, abdijen, kerken, kapellen, kloosters, enz. « ende dit t'elcks privatieven ende respectieven laste ende koste der Administraturen ende Corpora, die met het onderhoud van dien zijn belast ».

Rond het jaar 1771 begon men « reverbers » te gebruiken, lantaarns die het licht naar beneden weerkaatsten door middel van verzilverde platen boven de vlam. Quinquet, waarvan de geschiedenis ten onrechte de naam heeft onthouden, zag de mogelijkheid om de uitvinding van het lampglas en de buisvormige lont met luchtcirculatie aan de Zwitser Argand te ontstelen.

Na de val van Napoleon kregen we de eerste gasbekken. In 1814 verschenen ze aan de Westminster Bridge te Londen en in 1819 in de Nieuwstraat en op het Muntplein te Brussel; tien jaar later kwamen te Parijs de place du Carrousel en de rue de la Paix aan de beurt. Op 12 april 1826 werd te Gent op de Kouter een proef genomen met drie toestellen.



Het aansteken van een straatlantaarn. (Foto Inbel)



Moderne verlichting, in stijl « retro ». (Foto Inbel)

Weldra gebruikten alle steden, die enigszins belangrijk waren, het nieuwe systeem, dat een enorme vooruitgang betekende. Dit alles werd in 1895 geperfectioneerd door de ontdekking van het Auergloeikousje.

Auer, een Oostenrijks scheikundige, stelde namelijk vast dat wanneer oxyden van thorium en cerium op hoge temperatuur worden gebracht, zij een helder wit licht verspreiden. Vandaar de oppuntstelling van zijden kousjes, die gedompeld werden in een oplossing van 99 % thoriumoxyde en 1 % ceriumoxyde en daarna gebrand.

De gasverlichting zou nochtans zeer vlug de plaats moeten ruimen voor de elektrische. Een eerste schuchtere poging werd geleverd door Davy met booglampen. Van zodra deze uitvinding door Siemens werd geperfectioneerd, verschenen booglampen in Parijs (1878), Brussel (1893), Gent (1899). De elektrische verlichting zou nochtans pas in 1879 doorbreken, wanneer de gloeilamp haar intrede deed.

Na lange opzoekingen slaagden Edison en Swan erin een bruikbare lamp te maken met een stevige kooldraad. Maar Edison begreep dat men die lampen niet kon gebruiken, zolang de elektrische stroom op beperkte wijze werd gefabriceerd. Hij zette zich aan het werk en bouwde volledige installaties, generator inbegrepen. Dank zij deze kleine installaties slaagde hij erin een fabriek en een wijk te verlichten en gaf hij aldus een eerste stoot aan het principe der centrales en distributienetten.

De technische verbeteringen volgden elkaar op en weldra was de gloeilamp het verlichtingsmiddel bij uitstek. De laatste decennia zijn er nog de sodium-, kwikdamp- en fluorescentielampen bijgekomen. Hieruit blijkt dat de moderne openbare verlichting een voortdurende en snelle evolutie kent, waarvan wegverkeer en gemeenschappelijk vervoer flink profiteren. (Geautoriseerde bewerking van het artikel « De openbare verlichting », door F. Willo, in « Electro-gaz-news », nr. 16, 1964).

HET PRAATJE VAN CHEF TRAMBUS

TRAMBUS: Ik zie hier heel wat rommel die rond jou is komen te slingeren, beste vriend.

SCHRIJNWERKER: Ja, wanneer men druk bezig is, stapelen gereedschap en afval zich nogal vlug op.

T.: In dit geval is oppassen geblazen. Een ongeval kan zich voordoen wanneer men zijn werktrein niet schoon houdt. Niet gebruikt gereedschap bergt men het best terug op zijn plaats en afval ruimt men op.

S.: Dat ga ik zo meteen doen. Opgeruimd staat netjes. Ik vraag me wel eens af waar het met al die afval heen moet.

T.: Dit is een groot probleem in de moderne samenleving. In de negen landen van de Europese Gemeenschap wordt jaarlijks 1,7 miljard ton afval geproduceerd. De huisgezinnen in de EG zorgen samen voor 90 miljoen ton huisvuil. De industrie draagt haar steentje bij met een jaarlijkse produktie van 115 miljoen ton afval. De landbouw doet er nog eens 950 miljoen bij. De Europese mijnbouw levert elk jaar 300 miljoen ton afval op en dan wordt er voorts nog elk jaar 200 miljoen ton zuiveringslib geproduceerd. Ieder jaar groeit de afvalberg met ongeveer 5 %.

S.: Indrukwekkende cijfers! Men zal zich in de toekomst meer en meer moeten toelagen op omzetting van afval in weer te gebruiken stoffen.

T.: Laat dit voor de economen en wetenschapslui een grote zorg zijn. Wij moeten er in de eerste plaats op letten dat afval geen ongeval kan veroorzaken. Daarom, alle afval onmiddellijk verwijderen. Glasscheerven, oud papier, vodden, enz. horen thuis in een metalen vuilnissemmer, liefst met deksel.

S.: Je doet me aan een woordspeling denken: vuiligheid en veiligheid. Twee woorden met bijna gelijke klank maar met geheel tegenovergestelde betekenis.

T.: ... En duidend op twee diametraal tegenover mekaar gelegen levenswijzen.



Een lantaarn op de hoek van een stemmige straat. (Foto Inbel)

RIJDEN IN DE WINTER



De winter en het gure weer zijn in aantocht. Weldra zullen wij hieronder te lijden hebben.

De staat van de wegen en de weersomstandigheden zullen vaak te wensen overlaten. Men kan zich afvragen of de bestuurders van autobussen en andere voertuigen hiermee voldoende rekening houden. En nochtans zou het hoger aantal verkeersongevallen gedurende dit tijdperk van het jaar hun ervaar moeten overtuigen dat de aanpassing van hun rijgedrag aan de nieuwe omstandigheden absoluut noodzakelijk is.

BESTUURDER, GEEF BLIJK VAN UW BEDREVENHEID!

De hierna volgende raadgevingen, uitgaande van de « National Safety Council » (Nationale raad voor de veiligheid in de Verenigde Staten), kunnen u helpen uw veiligheid en die van anderen te verzekeren.

- Behendigheid en juiste beoordeling van de afstanden zijn noodzakelijk op beijzede en besneeuwde wegen.
- Verminder uw snelheid en tracht te voorzien wanneer uzelf en uw voorliggers zullen moeten stoppen.
- Laat een grotere afstand ten opzichte van uw voorligger. Zo hebt u meer tijd en meer ruimte om veilig te remmen op winterwegen.
- Vertraag geleidelijk. Hevig en plotseling remmen kan de wielen blokkeren en dan gaat u onvermijdelijk aan het slippen.
- Denk eraan dat de kruispunten, waar het verkeer vaak opgehouden wordt (b.v. door de verkeerslichten) bijzonder glad kunnen zijn, omdat het wegdek er « gepolijst » wordt door herhaald remmen en optrekken.
- Opgepast voor de zon wanneer het vriest. Een winterzonnetje kan het ijs zodanig opwarmen dat het dub-

bel zo glad wordt. Bedenk dat het wegdek op bruggen eerder bevroest dan elders. Plekken in de schaduw, o.m. onder bruggen, kunnen veraderlijker zijn.

- Komt u op ijsel terecht, laat dan zachtjes het gaspedaal los en stuur behoedzaam totdat u de ijskorst voorbij bent. Vooral niet hevig remmen. Wanneer u toch aan het slippen gaat, houdt u dan aan volgende tips:
 - vooral geen paniek;
 - neem de voet van het gaspedaal;
 - draai vervolgens de wielen in de richting waarin het achterste deel van het voertuig slipt en blijf van de rem;
 - u zult « voelen » wanneer u uit de slip komt; stel dan de voorwielen weer recht en rijd verder.

BESTUURDER, UW HANDIGHEID KAN LEVENS REDDEN!

HET WIELERKAMPIOENSCHAP VAN LIMBURG

Op 6 augustus 1978 had te Diepenbeek het kampioenschap van Limburg plaats.

Zeven renners van meer dan 50 jaar kwamen zich aanmelden om 4 ronden af te leggen; in de tweede ronde begon het stilletjes te regenen, wat er de aanleiding toe was dat twee van de drie Limburgers in elkaar haakten, zodat voor hen het kampioenschap gereden was. Belgisch kampioen Verstraeten won zonder moeite en Hermans Kamiel werd voor de derde maal kampioen van Limburg.

Uitslag: 1) F. Verstraeten, 2) Th. Van de Gucht, 3) J. Torfs, 4) K. Hermans, 5) M. Balza, 6) Th. Delnoy.

Onder een gutsende regen werd het vertrek gegeven aan 15 renners van meer dan 35 jaar. Deze moesten 7 ronden afleggen, en ook weer door de regen had in de tweede ronde een val-

partij plaats, waarbij een 5-tal renners betrokken waren. Een gewonde kon, dank zij een goede rode-kruisdienst, dadelijk met een ziekenwagen overgebracht worden naar de Salvatoriekliniek te Hasselt, waar een schedelbreuk en hersenschudding werden vastgesteld. Een van de gevallen renners, nl. Louis Goffings, werd nog kampioen van Limburg.

Uitslag: 1) R. Coeckaerts, 2) E. Roels, 3) L. Huygens, 4) E. Van Kerckhoven, 5) G. Nijns, 6) G. Verbeeck, 7) L. Van Ostayen, 8) J. Celis, 9) C. Verhaegen, 10) L. Goffings, 11) R. Bervoets, 12) V. Vanderspikken, 13) F. Van Damme.

Nog steeds stonden de hemelsluizen open als 25 renners van 21 tot 35 jaar aan de laatste koers begonnen, om 11 ronden af te leggen. Hier werd een kopgroep gevormd van 15 man; de ande-

ren werden ofwel door pech of het slechte weer gelost.

Twee van de favorieten, J.P. Van Spauwen en R. Goffings, vielen plat en daardoor kwam de benjamin van de « Bustrappers », nl. de pas 21-jarige Van Geneugden, zoon van oud-beroepsrenner Martin Van Geneugden, als kampioen van Limburg te voorschijn.

Uitslag: 1) R. Nobels, 2) Y. Bilaye, 3) R. Meeschaert, 4) R. Luyten, 5) L. Van der Veken, 6) A. Brams, 7) A. Van Geneugden, 8) F. Bouchez, 9) B. Dufour, 10) J. Slijs, 11) J. Alaerts, 12) gelijk: Van de Woestijne, A. Sourdon, L. Plessens, D. Crombez, L. Deckers, L. Wins, W. Godart, R. Block, J.P. Van Spauwen, R. Goffings.

Wegens de slechte weersomstandigheden konden er geen foto's genomen worden, zodat wij ze als illustratie van dit koersverslag moeten missen.

4e PRIJS VAN DE HOGE RAAD VOOR VEILIGHEID, GEZONDHEID EN VERFRAAIING VAN DE WERKPLAATSEN

Ter aanmoediging van studies en opzoekingen in de strijd tegen het gevaar dat schade kan berokkenen aan de fysieke integriteit en de gezondheid van de werknemers, organiseert het Ministerie van Tewerkstelling en Arbeid de 4e Prijs van de Hoge Raad voor veiligheid, gezondheid en verfraaiing van de werkplaatsen, begiftigd met een bedrag van 150.000 F.

Die wedstrijd is ingesteld tot beloning van elke belangrijke bijdrage met het oog op het toepassen van nieuwe of verbeterde arbeidsmethodes, fabricatieprocedures, middelen of toestellen waardoor op de arbeidsplaatsen het gevaar en de hinder, die rechtstreeks of onrechtstreeks uit de bedrijvigheid van de ondernemingen voortvloeien, kunnen worden uitgeschakeld of verminderd of waardoor de arbeidsvoorwaarden, die nadelig zijn voor de gezondheid van de werknemers, kunnen worden verbeterd.

De mededingers moeten de arbeidsmethode, het fabricatieprocedé, het middel of het toestel beschrijven in een verklarende nota, uiterlijk op 31 december 1978 aan de Voorzitter van de Hoge Raad, Belliardstraat 53, 1040 Brussel, toe te sturen.

Iedere persoon van Belgische nationaliteit of iedere persoon die in België tewerkgesteld is of verblijft, kan aan deze wedstrijd individueel of in groep deelnemen.

Het reglement betreffende de toekenning van de prijs, alsook een vulgarisatiebrochure met de werken van de laureaten en van de personen aan wie de gedenkpenning van de arbeidsveiligheid werd toegekend tijdens de vorige wedstrijden, kunnen zonder meer schriftelijk of mondeling aangevraagd worden bij het Secretariaat van de Hoge Raad, Ministerie van Tewerkstelling en Arbeid, Belliardstraat 53, 1040 Brussel, tel. 02/513.40.90 - toestelnummer 2654.

HET WIELERKAMPIOENSCHAP VAN WALLONIE

De twee wedstrijden van het wielerkampioenschap van Wallonië gingen onder een stralende zon door op 13 augustus 1978 te Florennes. Er waren minder deelnemers dan verleden jaar, alhoewel het aangekondigde totaal der prijzen en premies aanmerkelijk hoger was. Dit zou te wijten geweest zijn aan het groot aantal naar het buitenland vertrokken vakantiegangers.

Rangschikking van de eerste 10 in iedere wedstrijd:

Renners boven de 35 jaar - 21 deelnemers:

1) Coeckaerts (Tielt), 2) Roels (Asse), 3) Farazijn (Diksmuide), 4) Huygens (Aarschot), 5) Charlier (Florennes), 6) Boterbergh (Anderlecht), 7) Nijns (Oostmalle), 8) Van Ostayen (Westmalle), 9) Goffings (Hasselt), 10) Delforge (Namen).

De plaatselijke renner, Luc Charlier, ondanks een val op 2 ronden van het einde, werd 5de en kampioen van Wallonië in de categorie.

EERSTE ELEKTRISCHE TOERISTISCHE TRAMS LOBBES-THUIN

De exploitatie van de elektrische toeristische trams in de streek van Thuin, waarover we onze lezers in vorige nummers ingelicht hebben, startte officieel op zondag 13 augustus 1978, na de gebruikelijke voorafgaande proeven.

In aanwezigheid van personaliteiten van het gewest en van de verantwoordelijken van de N.M.V.B. en de A.S.V.I., vertrok te 11.30 uur te Lobbes (Ecoles) de eerste toeristische tram, een oude, mooi opgepoetste motorwagen van 1929. De tram reed om het uur en kende een steeds grotere toeloop tijdens de dag. Dat was eveneens het geval op 15 augustus, Hemelvaartsdag.

Het op die dagen geboekte succes houdt beloften in voor de toekomst van de nieuwe toeristische spoorattractie.



Charlier, kampioen van Wallonië bij de renners boven de 35 jaar, wenst Coeckaerts, de winnaar van de koers, geluk.



Luyten, de winnaar bij de renners van minder dan 35 jaar. Links van hem, de h. Chantraine, bewegingschef, voorzitter van het sportcomité.

HET WIELERKAMPIOENSCHAP VAN BRABANT

Dit kampioenschap ging door te Tielst (arr. Leuven) op 27-8-1978. Vijftien deelnemers boven de 35 jaar boden zich aan voor een wedstrijd, die een spannend verloop kende. De plaatselijke « crack », R. Coeckaerts, deed zich fel opmerken. Op een tiental km van het einde drong de sterk rijdende Roels zijn meesterschap op. Hij won en werd tevens kampioen van Brabant in zijn categorie.

Uitslag : 1) H. Roels, 2) R. Coeckaerts, 3) R. Goffings, 4) R. Sterckx, 5) G. Verbeeck, 6) G. Nijns, 7) R. Van den Berghe, 8) C. Verhaegen, 9) L. Goffings, 10) J. Celis.

Bij de minder dan 35-jarigen (25 deelnemers) werd er van in het begin, onder impuls van Nobels, Rosseel en Alaerts, een hoog tempo op nagehouden, zodat er moeilijk een ontsnap-

ping tot stand kon komen. Toen de wedstrijd voor meer dan de helft achter de rug was, kwam er eindelijk een ontsnapping van zeven renners. De verstandhouding onder de leiders was niet te best en onder druk van Rosseel en Alaerts kwam het peloton weer samen. Toen plaatste Van Spauwen een demarrage en hield stand tot het einde. Hij overschreed de eindstreep met \pm 45 seconden voorsprong. Voor de tweede plaats toonde Nobels zich het snelst vóór de plaatselijke renner Brams, die als eerste Brabander de trui van kampioen van Brabant '78 mocht aantrekken.

Uitslag : 1) J. Van Spauwen, 2) R. Nobels, 3) A. Brams, 4) R. Rosseel, 5) R. Luyten, 6) B. Dufour, 7) Y. Bilaye, 8) L. Charlier, 9) J. Alaerts, 10) J. Kins.

DE G.T.F.-PRENTBRIEFKAARTEN

De G.T.F., afkorting van « Groupe-ment belge pour la promotion et l'exploitation touristique du transport ferroviaire », postbus 191, 4000 Luik 1, is een V.Z.W. die boordevol activiteiten steekt. Zij groepeerde spoorfans (treinen en trams), geeft een tijdschrift uit, organiseert reizen in binnen- en buitenland en verspreidt boeken, netkaarten en prentbriefkaarten.

De prentbriefkaarten, in zwart-wituitvoering, zijn zeer mooi en hebben betrekking op sterk gevarieerde onderwerpen en verschillende perioden uit

de geschiedenis van het vervoer over rails. Reeks nr. 52 is, op één kaart na, gewijd aan buurtspoorwagematerieel (12 kaarten; 60 F + 15 F verzendingskosten). Iedere kaart heeft op de keerzijde een verklarende tekst.

De kaarten verschijnen per reeks van 8 tot 12 suks. Prijs per reeks: 60 of 65 F, te storten op rekening nr. 140-0589219-11 van G.T.F., Liège. Op bovenstaand adres kunnen meer inlichtingen en details schriftelijk gevraagd worden, mits bijvoeging van een Belgische postzegel of een internationale antwoordcoupon.



EERLIJK DUURT HET LANGST

De hieronder per stelplaats vermelde personeelsleden hebben aan hun chef geldsommen of waardevolle voorwerpen overhandigd, gevonden tijdens hun dienst.

ANTWERPEN

Broechem : Geukens M. (geldbeugel + 1.200 F).

Tremelo : Van Eyken H. (brieventas + 520 F + waardepapieren).

Turnhout : Siemons W. (geldbeugel + 1.470 F + 4 gulden), Bastiaensen J. (brieventas + 781 F), Gevers E. (brieventas + 5.340 F), Nuyts R. (geldbeugel + 6.040 F), Van den Heuvel A. (damestas + 9.000 F), Kerremans L. (damestas + ca. 30.000 F + juwelen ter waarde van \pm 100.000 F).

OOST-VLAANDEREN

Destelbergen : Stevens I. (7.250 F), Van Aerde A. (520 F), De Ridder J.-P. (2.200 F), De Maertelaere A. (549 F).

Gent St.-Pieters : Van Dijke N. (100 F + 20 £), Hoofst E. (54.793 F), Van Daele A. (778 F).

Hofstade : Barrie R. (941 F).

Sint-Niklaas : Claeys A. (677 F).

NAMEN-LUXEMBURG

Namen : Bauduin P. (geldbeugel + 698 F), François A. (brieventas + 11.143 F), Ledroit F. (brieventas + cheque van 14.840 F), Lobet J. (geldbeugel + 513 F), Remée F. (handtas + 800 F + documenten).

Houffalize : Constant P. (handtas + 12.588 F).

LUIK

Bitsingen : Gorissen J. (525 F).

Bressoux : Mewissen (2.226 F).

Luik St.-Gilles : Wilkin L. (410 F + 2,75 £).

Omali : Dejardin (6.946 F), Pire R. (1.081 F).

Oreye : Schu (850 F).

Rocourt : Dezso L. (2.084 F), Schoefs (535 F).

BRABANT

Asse : Verbeken R. (geldbeugel + 2.495 F), Stasseyns H. (damesuurwerk).

Lasne : Theys J.-M. (brieventas + 7.120 F).

Leerbeek : Sterckx R. (handtas + brieventas + 1.850 F + cheque van 3.640 F).

Leuven : De Becker F. (geldbeugel + 596 F).

LIMBURG

Bilzen : Duelen E. (handtas + 1.372 F + waardepapieren), Mercken A. (geldbeugel + 730 F).

Genk : Vliëgen J. (4 langspeelplaten).

Hasselt : Bollen T. (1.320 F).

Lanaken : Geelen P. (geldbeugel + 500 F + 20 DM).

WEST-VLAANDEREN

Knokke : Danneels E. (brieventas + 2.070 F), Proot D. (geldbeugel + 1.731 F), Vanoverberghe P. (brieventas + 630 F), Verbeke P. (handtas + fototoestel + 6.000 F).

Kortrijk : Reberez B. (geldbeugel + 460 F), Vroman H. (brieventas + 8.507 F), Devrome F. (geldbeugel + 520 F), Bekaert U. (brieventas + 7.300 F + cheque van 5.000 F).

Oostende : Ducheyne W. (handtas + 1.260 F), Cloet M. (geldbeugel + 1.790 F), Cornelis D. (geldtas + 8.000 F), Cornelis D. (brieventas + 2.640 F), Wybouw P. (cassette recorder), Pillécijn P. (geldbeugel + 3.339 F), Annys A. (brieventas + 2.140 F), Vandenabeele D. (brieventas + 2.250 F), Reybrouck M. (brieventas + 1.350 F), Debacker F. (brieventas + 3.600 F), Vandenbergh E. (handtas + 18.941 F).