

Onze

BUURTSPoorWEGEN

6^{de} JAAR - N^o 31

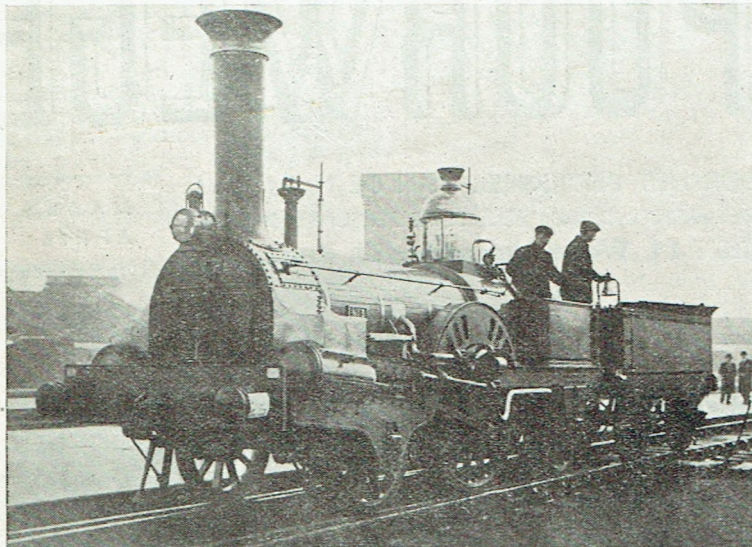
TIJDSCHRIFT VOOR HET PERSONEEL VAN DE N. M. V. B.
AANGESLOTEN BIJ HET VERBOND VAN BELGISCHE PERSONEELSBLADEN
— Redactiecomité : 14, Wetenschapstraat, 14, Brussel —

MAART
APRIL 1951



(Foto Vanderbruggen).

de Vedette van het "Festival of Britain"



ALGEMENE KENMERKEN VAN DE BUDDICOM

Verwarmingsoppervlak	4,97 m ²
Diameter der cilinders	0,355 m
Loop der zuigers	0,535 m
Diameter der drijfwielen	1,720 m
Totale lengte van de locomotief	6,840 m
Hoogte (van de schoorsteen boven het spoor)	4,055 m
Gewicht — ledig	12.900 kg
— in marschorde	17.000 kg
Maximumsnelheid	80 km/h.

BIJZONDERHEDEN :

- Vaste uitzetverdeling.
- Luchtregister op de rookkast.
- Voeding van de ketel door middel van

twee pompen, in beweging gebracht door de zuigerstangen.

— Alleen de tender wordt geremd door een handrem.

Bij het ondernemen van de reis naar Engeland vertrok de locomotief uit het station St-Lazare gehuld in een stoom- en rookwolk, terwijl fotografen en cineasten druk doende waren.

Zo ging het tot Achères, alwaar zij verder naar Duinkerke gesleept werd om er ingescheept te worden op de Ferry-boat.

(Vrij overgenomen uit « Notre Métier »).

De Gyrobus

..

Drie jaar lang heeft op het terrein van een Zwitserse machinefabriek een merkwaardige tractor dienst gedaan. Zonder benzine of Dieselmotor, zonder krachtstroomleiding, zonder accumulatoren.

En in het Zwitserse stadje Aarau doet sedert veertien dagen een gemeentelijke autobus met dertig zit- en twintig staanplaatsen, dienst die volgens hetzelfde zonderlinge principe werkt. Deze nieuwe gyro-bus, ziet er ongeveer uit als een trolleybus, met drie korte beugelarmen. Er is echter geen stroomnet, zo min als er rails zijn, want het voortbewegingsapparaat bestaat uit een 1.500 kg. zwaar vliegwielt dat met een omschakelbare electromotor, horizontaal, in een apart huis is gebouwd.

Voor de bus zijn rit begint, wordt hij op een normaal drie-fasen net van 380 Volt, 50 perioden, aangesloten en de electromotor geeft het gyrovliegwielt een omwentelingsnelheid van 3000 toe-

ren per minuut. Een gedeelte van de electrisch aangevoerde energie wordt op deze wijze mechanisch « gehamsterd »; dan wordt de electromotor als generator geschakeld; het vliegwielt brengt deze dynamo in beweging en via een draaistroomkortsluitmotor, worden de wielen van de bus in beweging gebracht.

Het laden van het gyrowielt duurt één tot drie minuten; op één lading kan de bus, die een maximumsnelheid van 50 km. per uur kan bereiken, ongeveer 6 km. afleggen.

Het bijzondere van dit systeem is natuurlijk het feit dat men hier een vervoermiddel heeft dat door electriciteit wordt voortbewogen — en met name voor Zwitserland, waar electrische energie een nationaal product is — dat, in tegenstelling met benzine of dieselolie geen buitenlandse betaalmiddelen vereist, zonder dat men bovenleidingen of accumulatorenbatterijen nodig heeft.

Behalve voor stadsautobussen is dit systeem in het bijzonder geschikt voor veerponten en voor mijn-locomotieven; Zuid Afrikaanse mijnen hebben dergelijke locomotieven besteld.

« Handels en Transport Courant ».

VAN 3 Mei tot 30 September e. k. gaat te Londen de « Festival of Britain 1951 » door.

Allerlei feestelijkheden zullen eveneens ingericht worden in andere grote Engelse steden. Geheel Engeland bereidt zich voor op deze dagen, die voor doel hebben de wereld door de nieuwe producten en procédés van de Britse Nijverheid kenbaar te maken. Het betekent een hergeboorte na zes jaren oorlog, gevolgd door zes jaren strijd en ontberingen voor een economische heropleving.

In het kader van deze tentoonstelling, gewijd aan de nijverheid, wordt een grote plaats voorbehouden aan de spoorwegen.

De N. M. der Franse Spoorwegen (S. N. C. F.) heeft, als medewerking, de locomotief « Buddicom » in leen gegeven, om ze te doen prijken naast een andere oude machine, de « Angénoria », en nieuw materieel van de Britisch Railways.

De « Buddicom » werd te Charreux, bij Rouen, gebouwd door twee Engelsen Alcard en Buddicom, voor rekening van de « Chemin de Fer de Paris à Rouen »; in 1946 werd zij in haar oorspronkelijke vorm, met afzonderlijke tender, hersteld.

Met cokes gestookt, werkt zij nog uitstekend.

Deze locomotief is heden ten dage nog het enig exemplaar van een belangrijke familie machines met onafhankelijke assen, die zeer verspreid waren op de meeste spoorwegen van Frankrijk en daarbuiten, waarvan de exploitatie werd aangevat ten tijde van de aanleg van de lijn Parijs-Rouen.

Nieuws op korte Golfengte

Het gebruik der palen en mastarmen van de uitgebroken lijnen uit het Brugse zal de electrificering van de sectie Leerbeek-Halle bespoedigen. Zal binnenkort de dienst Brussel-Brussel, over Leerbeek en Halle en omgekeerd, tot stand komen?

* * *

Aan de electrische lijn Brussel-Rixensart-Wavre, zal over korte tijd een grote wijziging gebracht worden. De spoorbaan zal namelijk verlegd worden vanaf « Château Cheval »; van daar af zal de lijn het veld intrekken, achter de stelplaats van Mont-Saint-Jean doorlopen en de weg naar Ohain oversteken.

Daar zal dan een nieuwe « kromlijnige driehoek » gevormd worden met vertakking naar Braine-l'Alleud (Eigenbrakel), die de grote baan naar Charleroi zal oversteken ter hoogte van het huidige wachthuisje dat zal verplaatst worden.

De nieuwe lijn zal dan verder van af « La Belle Alliance » de gewone weg naar Rixensart en Waver volgen.

50 Jaren

Trouwe Dienst

.. ..

Op 11 Februari 11. werd in Limburg het 50-jarig ambtsjubileum gevierd van ontvanger Jaak Van Gertruyden uit Bree, waar hij op 15 Februari 1887 geboren werd.

De plaatselijke pers heeft zijn Limburgse lezers in een bondig relaas een overzicht gegeven van de voornaamste gebeurtenissen uit diens leven.

Op 12-jarige ouderdom wierp Jaak Van Gertruyden zijn boekentas over de haag en verkoos het blauwe werkplunje. Hij debuteerde in een pannenfabriek aan het kanaal in zijn geboortestreek. Op 13 Februari 1901 begon hij zijn lange loopbaan bij de Buurtspoorwegen in de herstellingswerkplaats voor stoomrijtuigen te Bree.

Alhier ontloopte hij zich als een zeer vaardig paswerker en wanneer, in 1926, de werkplaatsen gecentraliseerd werden te Hasselt, vertrouwde de H. Directeur Wilsens hem de scholing toe van de werklieden, belast met de herstelling van de stoomrijtuigen. Na 6 maanden over en weer gereden te hebben werd Van Gertruyden Jaak, op eigen verzoek, benoemd tot ontvanger op de groene stoomtram Maaseik-Leopoldsburg.

Het is typisch te mogen aanstippen dat onze jubilaris een groter weerstandsvermogen bezit, dan de rijtuigen die sinds 1901 in dienst waren en nu alle uit de beweging verdwenen zijn; hij zelf onderneemt nog immer zijn dagelijkse reis doorheen het pittoreske Limburg.

Vele van zijn herinneringen heeft hij kunnen ophalen in een smakelijk gekleurd Limburgs dialect, tijdens een interview dat afgenomen werd voor de gewestelijke zender Hasselt, en dat zelfs beluisterd werd door zijn collega's te Brussel.

Terloops achten wij het tot onze plicht de verdienste te prijzen van controleur Segers van Maaseik, die met behulp van al het personeel, het huidig feestje op touw heeft kunnen zetten.

De feestviering van 11 Februari werd ingezet door een plechtige Heilige Mis, bijgewoond door de jubilaris en zijn familie en gediend door 5 tramagenten in uniform. 's Namiddags begonnen dan de eigenlijke feestelijkheden. Speciale autobussen, gekomen uit de vier windstreken van Limburg, en opgesmukt met wimpeltjes, brachten de leden van het personeel, vergezeld van hun ega, op de plaats van vreugde en plezier. Een dichte drom sympathisanten haalde de held van de dag af en voorafgegaan door de plaatselijke muziekkapel zette de lange sliert zich in beweging op weg naar het gemeentehuis. De gevierde had er voor de gelegenheid zijn uniform op aange trokken; zijn borst was letterlijk gepantserd met de menigvuldige eretekens. Vergezeld van zijn geachte echtgenote, zijn kinderen en schoonkinderen werd hij in de gerechtzaal van het gemeentehuis binnengeleid. De vlaggen van verschillende federaties en



Weerstandsgroeperingen kwamen zich opstellen voor het podium en weldra liep de zaal eivol met de oversten, controleurs en collega's van betrokkene die deze plechtigheid niet wilden missen. Waren eveneens aanwezig de Maatschappelijke Assistenten van de Nationale maatschappij alsmede de redacteur van « Onze Buurtspoorwegen ».

Na weinige ogenblikken deed het schepencollege zijn intrede, vergezeld van de H. Directeur Wilsens en de h. Van Lierde, Hoofdingenieur.

De H. Burgemeester, Senator Mondelaers, nam het woord en drukte zijn tevredenheid uit over het dubbele feit thans een ingezetene van zijn gemeente te mogen zien vieren voor zijn 50-jarig ambtsjubileum bij één zelfde werkgever, wat trouwens een zeldzaamheid is. Anderzijds is de jubilaris een oud gemeenteraadslid, die van 1921 tot 1939, gedurende 18 jaar in de gemeenteraad zetelde, en tevens lid was van de Commissie van Openbare Onderstand. Vervolgens herinnerde hij aan de prachtige diensten die betrokkene als soldaat aan het land bewezen heeft tijdens de oorlog 1914-1918, tijdens dewelke hij gekwetst werd. De H. Burgemeester vervolgde met een zeer geestrijk verband te geven tussen het plichtsbefes van betrokkene, zijn stiptheid van tramwayman en de doeltreffendheid van zijn interpellaties in de Gemeenteraad. Tot slot van zijn toespraak schotelde hij een zeer smakelijke mop op die een plezierige noot bracht in de zaal :

« Het ligt niet in mijn bedoeling » verklaarde hij, « U een diamantenjubileum te wensen, doch een lang en gelukkig leven, opdat U zich lange tijd aan uw liefkoosde sport zoudt kunnen overleveren... het hengelen » !

Hij richtte zich eveneens tot zijn echtgenote, die steeds een steun is geweest en ruimschoots mag deelnemen in de huidige feestroes.

Hierop liet hij het woord aan de h. Wilsens, Directeur, die er aan hield de gemeenteraad van Bree te danken voor haar immer grote bereidwilligheid aan de dag gelegd bij het aanleggen van buurtlijnen in de Gemeente. Hij citeerde het feit dat sinds 1888 de lijn Leopoldsburch-Bree en Maaseik geëxploiteerd wordt.

« Nochtans » verklaarde de h. Wilsens, « de tijden staan niet stil en veranderingen hebben onder de drang van de omstandigheden plaats gegrepen. De werkplaats van Bree, waar ik als jong ingenieur mijn loopbaan aanving, bestaat niet meer. Ik herinner me nog goed, alsof het gisteren ware, met welk een nauwkeurigheid de h. Van Gertruyden, die niet op zijn tong is gevallen, me vertrouwd maakte met de geheimen van de machines en gereedschappen » !

Om te eindigen wenste de h. Wilsens de gevierde nog een goede en voorspoedige gezondheid.

De h. Van Gertruyde replikeerde in korte bewoordingen. Hij drukte zich uit in zijn typische gewestsspraak, die meer dan eens de uitbundige menigte in een schaterende lachbui deed losbarsten.

Na een reeks redevoeringen liepen de kelen van de

speakers en de aanwezigen droog en een borrel werd geschonken door... neen, laten wij maar voorzichtigheidshalve de functie van de schenker van deze geestrijke drank in de gerechtzaal, niet kenbaar maken aan onze lezers ! Bij het verlaten van het gemeentehuis werd de jubilaris gegroet door een dreunende Brabantonne en het geestdriftige gejuich van een opgetogen menigte.

Na deze eerbetuiging werd hij naar zijn woning gevoerd, waar een redevoering afgelezen werd door de h. Carnotensis, oprustgesteld overste van de stelplaats Bree.

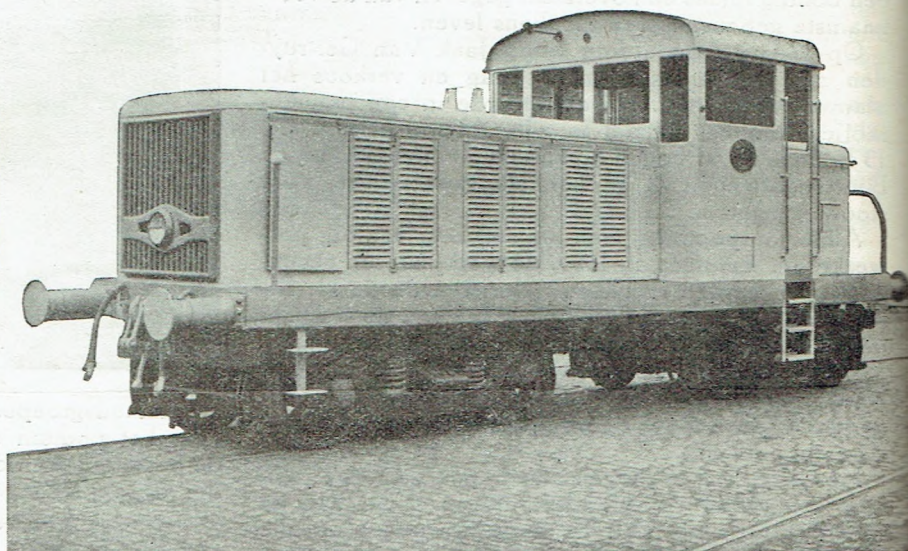
Des avonds werd hem in het bal door de h. Lantin, van Lanaken, oudste agent in dienst na Van Gertruyden, twee zetels aangeboden als geschenk van gans het personeel.

Zoals de redacteur van « Onze Buurtspoorwegen » het terecht opmerkte, wachten hem nog twee schone feestelijkheden, het overhandigen van de voor hem aangevraagde **Gouden Medaille in de orde van Leopold II** en de oppensioenstelling, vermits onze kranige jubilaris slechts 64 jaar oud is.

DE

ART 500

gebouwd in de
Werkplaatsen
te Kuregem



De Europese Spoorwegen bestuderen sedert enkele jaren de mogelijkheid om voor de diensten van manoeuvres op de lokaalspoorwegen de lokomotieven te vervangen door locotranstractoren met thermische motor.

Het valt inderdaad niet te betwijfelen dat waar een stoomlokomotief slechts enkele uren en op verscheidene ogenblikken van de dag in gebruik dient gesteld, het rendement van zulk een lokomotief alles behalve interessant is. Een tweede agent is vereist en het onder druk houden van de ketel, buiten de uren van dienst, gebeurt met zuiver verlies.

Op alle spoorlijnen is men nochtans niet tot dezelfde conclusies gekomen, omtrent het verwezenlijken van deze locotranstractoren.

Vóór 1940, was de kwestie van de motor reeds opgelost en de Diesel, enige overwinnaar, behaalde gemakkelijk de zege op de benzine-motor en de motor met geperste lucht.

Maar het probleem van de overbrenging van de motorcracht op de wielen, werd niet, op dezelfde wijze, door de verschillende opbouwers, verwezenlijkt.

DRIE AANDRIJVINGSTYPEN

Na talrijke proeven werden de drie belangrijkste systemen weerhouden : de elektrische aandrijving, de mechanische aandrijving en de hydraulische aandrijving.

De elektrische aandrijving, bijna uitsluitend in Amerika toegepast, komt in aanmerking voor aanzienlijke tractievermogens en de meeste locotranstractoren van meer dan 500 P. K. zijn er door uitgerust.

Voor geringe tractievermogens zijn de hoge onkosten van opbouw en het zwak rendement de oorzaak dat dit systeem, vooral in Europa, weinig gebruikt wordt voor gemiddelde en kleine locotranstractoren.

De mechanische aandrijving wordt meestal toegepast voor kleinere instellingen.

De versnellingsbakken met blijvend ingeschakelde tandwielen, zijn tegenwoordig sterk genoeg om een tractievermogen over te brengen dat 500 P. K. kan bereiken in geval van handbediening, en méér nog met pneumatische of elektrische bediening.

De wrijfkoppeling bereikt moeilijker deze hoge tractievermogens. Tegenwoordig bestaat de neiging een hydraulische koppeling in te lassen om bij het aanzetten en bij het overschakelen in de verschillende versnellingen, de schokken te verminderen.

Wat de hydraulische aandrijving betreft, laat alles uitschijnen dat, binnen afzienbare tijd, aan haar de voorkeur zal gegeven worden.

Het systeem dat de koppeling en al de versnellingsveranderingen mogelijk maakt door één enkel koppeltransformator is nu verwezenlijkt en op talrijke locotranstractoren geëxperimenteerd, en de overgebrachte krachten verhogen naar mate dat het systeem verbeterd wordt.

De koppeltransformator vergt nagenoeg geen onderhoud ; spijtig genoeg is de koop prijs hoog en weinig constructeurs hebben er voldoende ondervinding over.

Bij de mechanische en hydraulische aandrijving blijft



Ziehier een ploeg van de werkplaats in de Eloystraat, waarvan elk lid, door zijn werk, in het bijzonder bijgedragen heeft aan de verwezenlijking van de R. A. T. 500. Van links naar rechts: Stoffels, F., tekenaar; Debeer, J., lasser; Lerminiaux, J., plaatwerker; Elinck, M., electricus; Degreef, J., monteerder; Jaqmin, Cl., paswerker; Wauterickx, J., monteerder; Leemans, J.-P., plaatwerker; Vierendeels, G., paswerker.

nog een vraagstuk op te lossen, namelijk dit van de drijfassenkoppeling; terwijl bij de elektrische aandrijving de verdeling van de motorcracht gemakkelijk gedaan wordt door iedere as met een elektrische motor uit te rusten, moet men voor de andere systemen zijn toevlucht nemen tot een van de drie oplossingen: kettingkoppeling voor kleine tractievermogens, koppeling door drijfstanden met overbrenging door blinde as en eindelijk de kniekoppeling en kegelvormige koppelbruggen.

BIJ DE N. M. V. B.

Groep Brussel exploiteert een lijn met grote spoorbreedte tussen Groenendaal en Overijse, lijn van 7 km, met een helling van 25 mm/m. over 920 m en waarvan we een beschrijving gaven in nummer 23.

Het goederenvervoer is er intens; vooral kolen en mest voor de wijnbouwstreek van Hoeilaart en Overijse. Treinstellen van 20 à 30 wagens van 15 à 20 ton zijn geen zeldzaamheid in volle seizoenen. Tot heden werd de tractie door stoommachines van 23 à 45 ton verwezenlijkt. De N. M. V. B. in haar streven naar motorisatie bestudeerde de opbouw van een experimentele locotractor die de sterkste stoommachine van de lijn zou kunnen vervangen en die immer zou gereed staan om tussen te komen bij druk verkeer of voor de manoeuvres op de verbindingssporen.

De studie werd georiënteerd volgens de principes toegepast op de spoorauto's met metriek spoor en ten slotte werd de Diesel met mechanische aandrijving en kniekoppeling aangenomen.

KARAKTERISTIEKEN

Daar de kracht vereist van deze locotractor 350 P. K. bedraagt moest de tarra de 40 ton benaderen. Anderzijds, ten einde het spoor niet te erg te belasten moesten er 4 assen, beladen tot 10 ton, voorzien worden.

Ten einde het verkeer in de bochten te vergemakkelijken en een soepele gang te verwezenlijken, was het boggiestelsel verkieslijker en werden zodoende alle elementen vastgesteld.

De nieuwe locotractor zal een lengte van 9580 mm hebben een breedte van 2800 mm, twee pennsylvania boggies van 2 m 15 asafstand en 5600 truckstand, 4 drijfassen en een stuurpost.

Laten we nu vlug enkele bijzonderheden aanhalen omtrent de verwezenlijking van dit nieuwe voertuig.

Het chassis in U-ijzer van 250 mm is volledig gelast. De frame-balken zijn in gegoten ijzer

evenals de driehoekige koppen teneinde bij botsingen, misvormingen te voorkomen. De bestuurderscabine werd verhoogd en de geleider is gezeten derwijze dat hij de buffers aan beide uiteinden van de locotractor kan zien.

De boggies werden met raderstellen met radband van 0.900 mm uitgerust en op rollen-lagers opgesteld.

Zeer krachtige luchtremmen werden voorzien. Elk wiel heeft twee remblokken met onafhankelijk drijfwerk. Bij het remmen worden 4 dubbele remcilinders evenwichtig in werking gesteld. Er bestaat een rechtstreekse rem voor het manoeuvreren van de locotractor en een automatische rem voor de tractor en het geslept treinstel.

Een veiligheidshandrem werkt op de uiterste assen van de boggies.

De schuiven van de zandstrooiers worden pneumatisch geopend en bedienen de acht wielen; door handbewerking wordt vóór de uiterste wielen zand gestrooid.

Het motorgedeelte bestaat vooreerst uit een gekoppelde groep van twee-cilindermotoren G. M. type 6-71. Aan dit type van motor werd de voorkeur gegeven omwille van de standardisatie, daar al onze tractors er mede uitgerust zijn. Een grote radiator, die de ganse voorkant bezet, verzekert de afkoeling.

Iedere motor drijft ook een luchtcompressor voor de remmen aan.

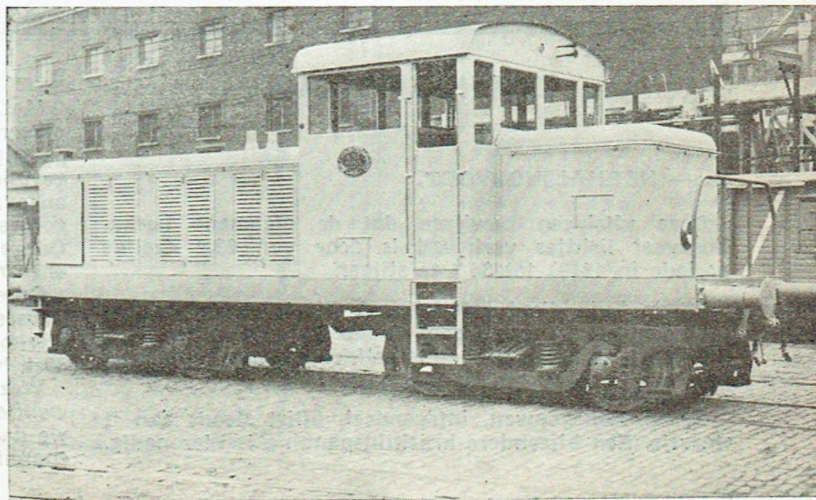
In plaats van de individuele koppelinrichting werd een hydraulische koppeling opgesteld, vervolgens is ieder motor door een kniekoppeling aan een mechanische schakelaar met tandraden met schuine kam verbonden. De kracht van de twee motoren is dus teruggebracht op een enkele as. De hydraulische koppelingen, die de glijding van een motor met betrekking tot de andere toelaat, brengen beter de krachten in evenwicht en slorpen de aanzet- en de remschokken op.

De mechanische schakelaar laat het isoleren van de twee motoren door klauwkoppeling toe. In geval van defect, is het dus mogelijk met een motor onbelast op gang te blijven. Rechtstreeks op de schakelaar opgesteld bevindt zich de schijfaanzetting, speciaal uitgerekend om de kracht over te zetten. Vervolgens komt de versnellingsbak met vijf versnellingen (wieën blijvend aangedreven) en de gangomschakelaar voor het vooruit- en achteruitrijden.

Dit geheel bevindt zich ter hoogte van de krukassen van de motor. Het drijfwerk zakt vervolgens in dezelfde bak onder het chassis door tussenkomst van drijftandraden en een differentieel.

Het is bovenaan de boggies dat de twee assen vertrekken die de beweging aan de asbruggen overzet door middel van twee kardanassen.

De bruggen van de tweede en de derde as zetten met differentieel het motor-draaimoment over aan de eerste en de vierde as.



De vier assen zijn dus drijfassen, maar drie tussengeschilderde differentiëlen geven aan iedere as de mogelijkheid vlugger of trager te draaien dan de andere.

Er is dus geen enkele bijgevoegde wringing in de cardans, wringing die voornamelijk zou te wijten zijn aan de onvermijdelijke diameterverschillen voortkomende van versleten radbanden. De bruggen zijn van het type met kroon en vijs, systeem dat aangenomen werd op bijna al het gemotoriseerd materiaal van de Buurtspoorwegen en zelfs op de elektrische motorwagens die tegenwoordig door groep Brussel opgebouwd worden.

Beschrijven we tot slot de stuurpost. De bestuurder beschikt over alle bedieningsmiddelen nodig voor de verschillende manoeuvres en over al de controelapparaten met betrekking op de motoren en de gang van de tractor. Het besturen geschiedt zoals bij onze gewone spoorauto's, behalve dat het, bovendien, mogelijk is één van de motoren te ontkoppelen.

De constructie van de tractor van Overijse heeft een zekere belangstelling verwekt bij al wie er toe gebracht is dergelijke problemen in te studeren.

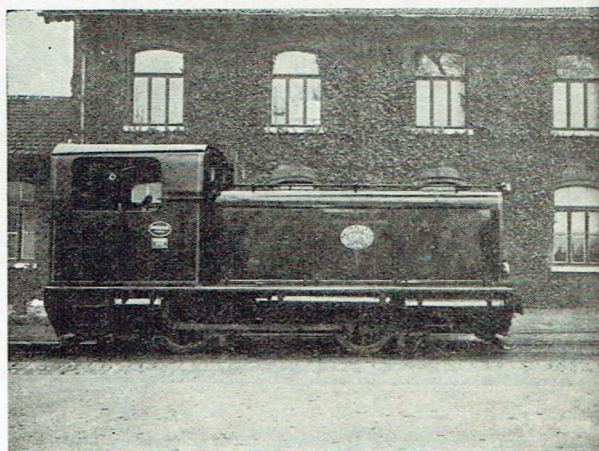
Onder een meer eenvoudige vorm en met de beproefde mechanische aandrijving zal hij een oplossing geven daar waar van andere verwezenlijkingen moest afgezien worden door de hoge kostprijs van opbouw.

Deze belangrijke ondervinding zal binnen een betrekkelijk kort tijdperk het steeds groeiend belang van de motorisatie voor ons buurtnet bewijzen.

Het zal, hopen we, een nieuwe stap vooruit zijn naar de veel economischere exploitatie dan deze met onze oude stoomdiensten.

HAUSMAN
Diensthofd, (Groep Brussel).

Een Voorloper



In 1929, heeft de N. M. V. B. een Diesellocomotief aangekocht bij de firma Deutz. De motor draaiend op 430 toeren ontwikkelde een vermogen van 100 à 110 Pk.

Enkele bijzonderheden : gewicht : 18 T. ; totale lengte : 7 m. ; asafstand : 2,5 m. ; trekkracht op vlakke baan, tegen een snelheid van 18 km. per uur : 130 Ton.

Het is interessant het uiterlijk voorkomen en de mogelijkheden van deze twee machines, gebouwd met een tussentijd van 22 jaar, te vergelijken.

STATISTIEKEN OVER ONZE WERKONGEVALLLEN

VERGELIJKENDE TABEL VAN HUN HERHALINGSVOET

(Aantal ongevallen met minstens één dag werkverlet, per miljoen uren blootstelling aan het risico)

Groep	Antwerpen	Vlaander.	Henegouw.	Nam.-Lux.	Luik	Leuven	Brussel	Limburg	Net
4e trimester 1949.	33,3	22,1	53,9	40,3	19,7	26,4	27,5	17,3	33,2
4e trimester 1950.	24,5	32,2	52	42,3	18,5	30,8	32,2	30,3	34,7

VERGELIJKENDE TABEL VAN HUN ERNSTIGHEIDSVOET

(Aantal dagen werkverlet, per duizend uren blootstelling aan het risico)

Groep	Antwerpen	Vlaander.	Henegouw.	Nam.-Lux.	Luik	Leuven	Brussel	Limburg	Net met G. B. O. en doden	Net zonder G. B. O. en zonder doden
4e trimester 1949.	9,00	0,40	0,61	0,74	0,22	0,32	0,50	0,38	1,77	0,45
4e trimester 1950.	0,40	3,21	7,00	3,14	0,52	0,57	2,43	6,35	3,17	0,68

COMMENTAAR

A. — HERHALINGSVOET.

Deze uitslagen bewijzen dat de algemene herhalingsvoet lichtjes verhoogd is door van 33,2 (zelfde periode in 1949) tot 34,7 te stijgen.

Groep Luik dient gefeliciteerd. Zij is eerste gerangschikt met 18,5 gevolgd door Groep Antwerpen met 24,5. Deze twee Groepen hebben terzelfder tijd hun frequentie percentage van verleden jaar verbeterd.

Groep Henegouwen, integendeel, blijft steeds aan 't staartje. Een bijzondere krachtinspanning is hier nodig.

B. — ERNSTIGHEIDSVOET.

Met uitzondering van Groep Antwerpen, die het laagste percentage bereikt, werd een algemene verhoging vastgesteld toe te schrijven aan het groot aantal werkongevallen met werkonbekwaamheid. Aldus het dodelijk ongeval (6.000 dagen werkverlet) dat in Groep Henegouwen plaats had, aan de ingang van een stelplaats Quaregnon, waar, bij 't loodsen van een trein, een ontvanger gedood werd.

Groepen Vlaanderen, Henegouwen, Namen-Luxemburg, Brussel en Limburg boeken respectievelijk gevallen van werkonbekwaamheid van 25 t. h., 30 t. h., 10 t. h., 30 t. h. en 20 t. h.

Wezen we er steeds van bewust dat om het even welk ongeval steeds erge gevolgen kan meeslepen. Laten we dan ook, in de gevoerde strijd geen enkele krachtinspanning verzuimen.



E. Coquerelle,
41 jaren dienst
ploegbaas
Gr. Henegauw.



L. Claessens,
machinist 1^e kl.
43 jaren dienst
Gr. Antwerpen.



H. Van Baelen,
E. A. klerk
44 jaren dienst
Gr. Antwerpen.



O. Van Diest,
mon. geleider
40 jaren dienst
Gr. Brabant.



J. Vervoort,
ploegbaas
43 jaren dienst
Gr. Antwerpen.



**Agenten die
op rust gesteld
worden
aan 65 jaar**

DECEMBER 1950

Van Baelen Petrus, klerk 1 ^e kl.	44	jaren dienst,	Antwerpen.
Eestermans Petrus, ploegbaas	. 39	id.	id.
Meeusen Constant, keurwerkman,	40	id.	id.
Herbecq Cam., diensthoofd 1 ^e kl.	44	id.	Henegouwen.
Coquerelle Edmond, ploegbaas	. 41	id.	id.
Duez Léon, controleur	. . . 38	id.	id.
Mayne Joseph, schilder	. . . 38	id.	Brabant.
De Geeter Henri, waker	. . . 40	id.	id.
Van Diest, Oswald, monit.-geleid.	49	id.	id.
Decock Joannes, kasseier	. . 36	id.	id.
Begaerts Théophile, ontvanger	. 31	id.	id.
Alen Benoit, stoker	. . . 30	jaren dienst,	Antwerpen.
Vervoort Jan, ploegbaas	. . 43	id.	id.
De Windt Albéric, baanwerker	. 30	id.	Vlaanderen.
Michiels August, ontvanger	. 23	id.	Henegouwen.
Rousselle Emile, manoeuver	. 25	id.	Nam.-Luxemb.
Nangnot Armand, paswerker	. 30	id.	id.
Hemberg Raoul diensthoofd 2 ^e kl.	44	id.	Brabant
Crabbe Adronic, paswerker	. . 45	id.	id.

GROEP ANTWERPEN Provinciale Autocartocht naar Nederland op 17 Juni 1951

Deze autocartocht, waarop alle agenten, oprustgestelden en hun familie worden uitgenodigd, brengt ons in enkele der voornaamste steden van Nederland. Er wordt o. m. bezocht: de graven van het Nederlands vorstenhuis en het Prinsenhof te DELFT, het Vredespaleis te Den HAAG, het strand te SCHEVENINGEN (zweegelegenheid). Op de terugweg wordt halte gehouden te ROTTERDAM. Om iedereen zoveel mogelijk de gelegenheid te geven aan de reis deel te nemen volgen de autocars allen een verschillende reisweg zodat in ruim 50 plaatsen kan worden opgestapt. De cars komen samen te Breda. De filmopnamen van deze reis worden later op aanvraag afgerold. Nadere inlichtingen betreffende reisweg, inschrijvingen enz., worden tijdig in de verschillende diensten en stelpaatsen medegedeeld. Eenheidsprijs: 110 fr.



Bij de oppensioenstelling van H. Van Baelen, Klerk 1^{ste} kl., werd te Turnhout een sympathiebetoon op touw gezet. Zie hier van links naar rechts: Van den Broeck Jules; Jespers August; Dierckx Emiel; Jacobin Fr., Bewegingoverste; Dierckx Victor; Van Baelen Henri; Dignef Karel; Baeten Constant, Dienstoverste; Haeseldonckx Alfons; Maes Fl.; Verstappen Alfons; Van Looy Fr.

ONZE VOORPAGINA

Pasen, het feest der opstanding, zie daar wat de foto op de voorpagina ons voorstelt. De eerste Lentebloemen, enkele nog schuchtere zonnestrallen, en de rustige kalmte van de kerk in het Begijnhof te Brugge, dit frisse geheel ging de h. Vanderbruggen, zoon van onze agent te Assebroek, niet onopgemerkt voorbij. Deze foto werd bewonderd op de wedstrijd 1950 van «Onze Buurtspoorwegen».

de Buurtspoorwegen

De wedstrijd tussen de werkhuizen

Het tijdschrift « Onze Buurtspoorwegen » volgt met het grootste belang de wedstrijd, georganiseerd tussen de werkhuizen, en die voor doel heeft het werkhuis te belonen dat het grootste aantal opeenvolgende werkdagen zonder ongeval met werkverlet optekent.

Hierbij worden de werkelijke records weergegeven behaald door de mededingende werkhuizen gedurende de periode Januari-Februari. Er naast worden de overeenstemmende gemiddelde effectieven opgegeven aan de hand van dewelke de evenwichtige records kunnen berekend worden volgens de formule :

$$\text{Evenwichtig record} = \frac{\text{werkelijk record} \times \text{gemiddeld effectief}}{100}$$

en bijgevolg eveneens toelaat de respectievelijke stand van elk van de mededingers op te geven op einde Februari.

Werkhuizen	Record voor de periode Januari-Februari	Gemiddeld effectief voor de periode Januari-Februari	Evenwichtig record	Klassement
Merksem	36	195	70,2	3
Turnhout	41	81	33,2	9
Destelbergen	40	197,5	79	2
Jumet	15	143,5	21,5	10
Eugies	34	144	49	7
Andenne	50	102,5	51,2	6
Marloie + Malonne	25	83	20,7	11
Luik - St-Gilles	22	177	38,9	8
Kuregem	50	199,5	99,7	1
Kessel-Lo	50	136	68	4
Hasselt	49	121	59,3	5

Onze beste gelukwensen aan de winnaars... voorlopig, wel te verstaan, want de wedstrijd is ver van gedaan en verrassingen zijn nooit uitgesloten. Goede moed aan de tijdelijke overwonnenen...



Op 16 Maart jl. werd te Luik een grote vaderlandslievende betoging op touw gezet, door de Vereniging der Weerstanders der Buurtspoorwegen, ter gelegenheid van de uitreiking van militaire en burgerlijke eretekens aan agenten van de Groep Luik. De Groepen van Limburg en Brabant waren door indrukwekkende afvaardigingen vertegenwoordigd.

Op de foto herkent men de h. Voorzitter van de Vaderlandslievende Verenigingen van Luik-St-Gillis, de h. Wilsens, Directeur, en de h. Manard, Voorzitter van de Weerstanders der Buurtspoorwegen.

Wij betreuren het overlijden van :
Van Britsom Henri, wattman, overleden op 10-2-51. — Vlaanderen.
Geers René, ontvanger, overleden op 9-2-51. — Vlaanderen.
Kools Henri, brigadier, overleden op 11-2-51. — Henegouwen.

men de geleerden en de poëten vindt...

— Ja, maar ondertussen mogen wij van onze kop een rekenmachine maken.

Een
weder-
varen
van
controleur
Speurneus



S. — Hebt ge mijn uitleg over die kwestie van de bijkkaart daar straks wel goed begrepen ?

— Eerlijk gezegd, chef, op 't ogenblik zelf, vóór al de reizigers, verstonk ik de zaak toch niet al te goed. 't Zal nu misschien beter gaan, als ge eens wilt herbeginnen, ten minste.

S. — Natuurlijk. We hadden dus te doen met een reiziger die met een verminderskaart van groot gezin reisde en vergezeld was van zijn zoon minder dan 10 jaar oud. De gevraagde afstand bedroeg 6 secties, waarvoor dus tweemaal 3 F werd betaald (voor de vader halve prijs en voor de zoon vierde prijs met minimum van 3 F).

— Tot daar ging alles goed. Maar een weinig verder vraagt de reiziger, voor hem en zijn zoon een supplement tot aan de 12^{de} sectie. II heb dus volgens het reglement het verschil op de volle prijs berekend ; dit maakt : volle prijs voor 12 secties = 10 F, min de volle prijs van de eerst aangevraagde 6 secties = 5 F, geeft 5 F voor de reiziger zelf, maar nochtans slechts 3 F voor zijn zoon waarvoor, altijd volgens het Reglement, de vermindering op de bijkkaart ook geldig is.

S. — Uw beredenering voor de zoon is volledig juist. Maar wat ge zegt voor de vader is onvolledig.

Laat ons eens zien wat ons Bundel A in zijn art. 3, 3^{de} alinea, leert :
« Aan de personen die reeds vermindering genieten op de prijzen van het gewoon tarief, wordt geen vermindering toegestaan op de prijzen van de bijkkaarten. »

Uw berekening van het verschil aan volle prijzen was dus juist. Maar, er is een maar... Hebt ge soms de regel niet vergeten dat in twee mogelijke gevallen altijd het voordeel van de reiziger moet verkozen worden ? Welnu, hier was een tweede geval mogelijk, want de reiziger had gewoon na de eerste 6 secties een nieuw kaartje van 6 secties kunnen aanvragen en in dit geval zoals voor de eerste 6 secties 3 F betaald hebben (met vermindering.) U had dus in plaats van een bijkkaart van 5 F, een gewoon biljet van 3 F kunnen overhandigen.

— Door rechtstreeks de vermindering over 12 secties aan te vragen, zou hij 5 F betaald hebben, door ze in tweemaal te doen gelden zou hij 2 maal 3 F, of 6 F betaald hebben.

Ik vind dat voor al het spul dat zulk een reiziger ons geeft, hij wel méér dan één frankske zou mogen betalen.

S. — Kom, kom. Vergeet niet dat het bij de verstrooide mensen is dat

SOCIALE KRONIEK

Het was onze medewerker, dhr. J. Neyens, onmogelijk ons voor dit nummer het vervolg van zijn studie op het wettelijk pensioen ter hand te stellen.

Ter vervanging publiceren wij het begin van een reeks artikelen, te danken aan dhr. Chèvremont, betreffende de gezinsvergoedingen.

Van het volgend nummer af, zullen afwisselend de twee studies voortgezet worden.

DE GEZINSVERGOEDINGEN

WAT ELKE AGENT

DIENAANGAANDE MOET KENNEN

Wij hebben het inzicht in deze rubriek de voorname praktische begrippen samen te vatten welke van aard zijn de agenten met gezinslasten in te lichten.

VOORWOORD

Het regime van de gezinsvergoeding omvat 5 verschillende sectoren, te weten :

- 1°) gezinsvergoeding ;
- 2°) geboortetoeslag ;
- 3°) toelage voor de moeder in het gezin ;
- 4°) familiale verlofbezoldiging ;
- 5°) aanvullende voordelen.

De sector « gezinsvergoedingen » wordt op zijn beurt in 3 secties onderverdeeld :

- 1° sectie : gewone gezinsvergoedingen ;
- 2° sectie : verhoogde gezinsvergoedingen ;
- 3° sectie : gezinsvergoedingen voor wezen.

SECTOR I : GEZINSVERGOEDINGEN.

Algemene begrippen.

De wet van 4-8-1930, die het regime der gezinsvergoedingen voor de loonarbeiders heeft in voege gebracht, betreft drie onderscheidene personen in de uitbetaling der gezinsvergoedingen.

- 1) de rechtverkrijgende : is de persoon die ingevolge zijn arbeid het recht verkrijgt op de toekenning der vergoeding ; deze persoon is in het algemeen de vader ;
- 2) de rechthebbende : is de persoon aan wie de gezinsvergoedingen dienen uitgekeerd, d. w. z. deze die de kinderen ten laste heeft ; deze persoon is doorgaans de moeder ;
Het is in gedoogde afwijking voor de gemakkelijkerheid dat de N. M. V. B. de vergoedingen rechtstreeks aan hare agenten uitkeert ;
- 3) de begunstigde : is het kind in wiens voordeel de gezinsvergoedingen worden uitbetaald.

Eerste Sectie — Gewone gezinsvergoedingen.

A) Bedrag der vergoeding.

Het bedrag van de gezinsvergoeding wordt vastgesteld in verhouding met het aantal kinderen ten laste en naar rato der door de rechtverkrijgende gepresteerde werkdagen in de loop der maand.

Met de werkelijk gepresteerde dagen worden gelijkgesteld :

- a) de dagen van werkonbekwaamheid wegens ziekte of arbeidsongeval ;
- b) de dagen van jaarlijks wettelijk verlof en de 6 dagen buurtspoorwegverlof ;
- c) de betaalde feestdagen ;
- d) de dagen van oproeping en wederoproeping onder de wapens voor andere redenen dan tuchtmaatregel of mobilisatie ;
- e) de compenserende rustdagen.

In geval de gepresteerde of hiermede gelijkgestelde dagen het aantal 23 bereiken in de loop van de maand, wordt een forfaitair bedrag toegekend.

Dagelijks bedrag (Maart 1951)	Forfaitair bedrag
11,— fr.	voor 1 kind 275 fr.
22,— »	» 2 kinderen 550 »
36,80 »	» 3 » 920 »
54,80 »	» 4 » 1.370 »
78,80 »	» 5 » 1.970 »

24 fr per dag of 600 fr per maand voor elk kind boven het 5^{de}.

B) Te vervullen voorwaarden om de hoedanigheid van rechtverkrijgende te verwerven.

- 1°) regelmatig te werk gesteld zijn als loontrekkende of bediende. Is regelmatig te werk gesteld diegene wiens prestaties en gelijkstellingen meer dan 100 dagen per jaar en meer dan 4 uur per dag omvatten ;
- 2°) kinderen hebben die in een der onderstaande categorieën kunnen begrepen worden ;

a) zonder verplichte kinderlast :

- 1) eigen kind van de rechtverkrijgende, van zijn echtgenote of gemeenschappelijk kind der echtelingen ;
- 2) onecht erkend kind van de rechtverkrijgende of van zijn echtgenote waarmede dienen gelijkgesteld de onechte kinderen wier geboorteteakte de naam der moeder vermeldt. De erkenning van een kind wordt van kracht vanaf het ogenblik der geboorte van dit kind. De gewettigde kinderen hebben dezelfde rechten als de wettelijke kinderen.

b) met verplichte kinderlast :

- 1) de door hun vader en moeder verlaten kinderen ; het begrip van het verlaten kind kan door het Ministerie in bijzondere gevallen uitgebreid worden. Deze gevallen dienen voor onderzoek aan de Sociale Dienst voorgelegd.
- 2) de opgenomen kinderen waarvan de vader en de moeder overleden zijn, of uit hoofde van invaliditeit, onbekwaam zijn een beroep uit te oefenen.
- 3) de kinderen opgenomen om een moeder van een groot gezin te ontlasten die, terzelfdertijd als haar kinderen, door haar man werd verlaten of waarvan de man invalide is, overleden of verdwenen, voor zover zij zich in de onmogelijkheid bevindt enig beroep uit te oefenen omwille van de zorgen die zij aan haar kinderen moet besteden.

De verlaten moeder van een groot gezin is deze die, op het ogenblik dat zij werd verlaten, 4 kinderen had waarvan 2 de ouderdom hadden om van gezinsvergoedingen te genieten.

- 4) de kleinkinderen, op voorwaarde dat er geen recht op gezinsvergoedingen is uit hoofde van de arbeid van de vader of de moeder. Met de kleinkinderen door wettelijke afstamming, dienen de kleinkinderen door onechte afstamming gelijkgesteld.

Om te weten of een kind ten laste valt van een arbeider, zal er rekening gehouden worden met de bestaande omstandigheden, namelijk :

- a — de persoonlijke inkomsten van het kind met inbegrip van de hulp verleend door de Commissies van Openbare Onderstand, het Gemeen Fonds, Fonds der Gebrekkigen en Verminkten, enz...
- b — de categorie van de gemeente der woonplaats van het kind.

De arbeider kan ook rechten verkrijgen op gezinsvergoedingen ten voordele van zijn jongere broeders en zusters, op voorwaarde dat hun generlei toelage kan toegekend worden uit hoofde van de arbeid van de vader, de moeder of van een andere persoon. De bij deze paragraaf voorziene toepassingsgevallen moeten voor onderzoek aan de Sociale Dienst voorgelegd worden.

C) Door het kind te vervullen voorwaarden om gezinsvergoedingen te genieten :

1. — Het kind moet in België opgevoed worden. Het geval der in Nederland opgebrachte kinderen zal aan de Sociale Dienst mogen voorgelegd worden :

2. — Het kind moet minder dan 14 jaar oud zijn : deze ouderdomsgrens wordt echter verlengd tot op het einde van het jaar waarin de schoolplicht eindigt, met inbegrip van de vacantie van het einde van het schooljaar. Indien na dit tijdstip het kind zijn studies voortzet of een leercontract, gecontroleerd door de Regering, afsluit, wordt de ouderdomsgrens verlengd tot op het einde der studiën of van de uitvoering van het leercontract, zonder evenwel het einde van de maand te overschrijden gedurende dewelke het kind de ouderdom van 18 jaar bereikt.

3. — Het wegens lichaams- of geestesgesteldheid onbekwaam tot het uitoefenen van eender welk beroep erkend kind, kan gebeurlijk aanleiding geven tot toekenning der gezinsvergoedingen en dit zonder ouderdomsgrens.

Om als student beschouwd te worden (14 tot 18 jaar), moet het kind regelmatig dagleergangen van vakonderwijs of algemeen onderwijs volgen; dit onderwijs mag zich niet beperken tot een gedeelte van het jaar.

Om als leerjongen (of leermeisje) beschouwd te worden (14 tot 18 jaar), moet het kind door een leerkontraat gebonden zijn waarvan de afsluiting erkend en de uitvoering gecontroleerd wordt door de Regering, en niet van een bezoldiging genieten hoger dan 35 fr. per dag. Met het oog op het bepalen van deze bezoldiging, wordt de waarde der voordelen in natura door de werkgever aan de leerjongen (of het leermeisje) toegekend, eenvormig volgens onderstaande sommen vastgesteld :

1 ^e maaltijd (ontbijt)	5 fr.
2 ^e maaltijd (bijzonderste maal)	15 fr.
3 ^e maaltijd (avondmaal)	10 fr.

Er wordt geen rekening gehouden van de waarde der huisvestingzo de leerjongen (of het leermeisje), van dit voordeel geniet.

Om als onbekwaam beschouwd te worden tot het uitoefenen van enig beroep, inbegrepen dit van dienstbode, wegens de lichaams- of geestesgesteldheid, moet de ongeschiktheid door de Vrederechter van de plaats waar het kind wordt opgevoed, op advies uitgebracht door de bevoegde Arbeidsinspectiedokter, vastgesteld worden. Voor de toekenning der gezinsvergoedingen moet daarenboven de onbekwame zich uitsluitend of hoofdzakelijk ten laste bevinden van een persoon gebonden door een werk- of bediendekontraat. De gezinsvergoedingen zijn in dit geval verschuldigd zonder toepassing van enige ouderdomsgrens.

D) De rechthebbende.

Wij herinneren er aan dat de rechthebbende de persoon is die wettelijk er toe gemachtigd is de gezinsvergoedingen te ontvangen.

In het algemeen berust het recht tot het verwerven der gezinsvergoedingen en het recht van deze te ontvangen op twee verschillende personen; bij de N. M.V.B. worden in de meeste gevallen de rechtverkrijgende en de rechthebbende vermengd in de persoon van de agent; nochtans moeten de gezinsvergoedingen aan de moeder worden uitgekeerd, indien deze zulks aanvraagt.

E. — FORMALITEITEN.

a) In te vullen documenten :

- 1) Om van de gezinsvergoedingen te kunnen genieten moet de agent een uittreksel voorleggen uit de geboorteakte of een uittreksel uit de bevolkingsregisters, welke de samenstelling van zijn familie weergeeft.
- 2) Voor de kinderen van meer dan 14 jaar die dagleergangen volgen, moet tweemaal per jaar, bij het hernemen der kursussen met Pasen en in September, een getuigschrift van schoolgaande ingediend worden.
- 3) Voor de leerjongen (of het leermeisje) moet bij het afsluiten van het kontraat een verklaring van « gekontroleerde leertijd » ingediend worden en de formulieren voor controle ingevuld, welke door de Groepsdirectie zullen toegezonden worden.
- 4) Voor de onbekwame kinderen moet een verklaring wegens onbekwaamheid, opgemaakt door de Vrederechter, ingediend worden en de formulieren voor controle ingevuld welke door de Groepsdirectie zullen toegezonden worden.

b) Kennisgeving der wijzigingen welke zich in de familie voordoen.

Elke wijziging welke zich omtrent de samenstelling van de familie, de toestand der kinderen op schoolgebied en de uitvoering van het leerkontraat voordoet (verbreking — bezoldiging hoger dan 35 fr per dag) moet onverwijld **SCHRIFTELIJK** aan de Groepsdirectie worden medegedeeld.

(Wordt voortgezet).

VAN RADBAND TOT LUCHTRAND. *Electrificeringen*

In ons laatste Decembernnummer werd een artikel van de H. Voorzitter van de Raad van Beheer weergegeven dat handelde over « het streven naar modernisatie van de Nationale Maatschappij ». Sprekend over de structuurhervorming van het net, citeerde de H. Graaf de Lichtervelde de 2.700 km. niet geëlectriceerde lijnen, die geleidelijk in omvang afnemen. Gelukkig betekent zulks in vele gevallen dat de exploitatie van deze lijnen geleidelijk aan verzekerd zal worden door autobussen.

Zo worden sinds enige weken de lijnen Oostende-Diksmuide, Diksmuide-Roeselare en Brugge-Leke-Diksmuide, in eigen beheer per autobus geëxploiteerd, hetgeen reeds het geval was voor de lijnen Ieper-Geluwe en Ieper-Bissegem.

In Groep Leuven werd aan de gemeenten het akkoord gevraagd voor het opgeven van de exploitatie per spoorauto van de sectie Bevekom-Tienen; hier ook zou de autobus de dienst verzekeren; de lijn zou nochtans behouden blijven als industrieel verbindingsspoor voor het massaal vervoer der raffinaderijen en suikerfabrieken.

Een zelfde vraag werd ingediend voor het in dienst stellen van een autobus op de sectie Ohéy-Ciney van de spoorautolijn Andenne-Ohéy-Ciney, waar geen goederenvervoer moet in acht genomen worden.

De spoorlijn Heist-op-den-Berg-Bouwel-Zandhoven biedt de eigenaardigheid gedeeltelijk opgebroken te zijn, nabij

Pulderbos met het oog op het aanleggen van een baan. Een autobuslijn zou er nochtans niet leefbaar zijn.

Deze lijn, die transversaal de richting kruist van het verkeer, dat klaarblijkelijk naar de metropool is gericht, zal nooit over voldoende ontvangsten beschikken om haar in stand houden te rechtvaardigen. Bovendien hebben de bijzonderste gemeenten, Itegem en Herenthout, reeds rechtstreeks contact gezocht met Lier en Antwerpen door uitbreidingen van onze autobusdiensten.

Men moet met de voeten op de begane grond blijven en de moed hebben ondernemingen op te geven, die te hunne tijd nuttig waren maar nu door de gebeurtenissen werden voorbijgestreefd.

Daar de gedeeltelijke vervanging van het elektrisch stadsnet te Brugge, volledig voldoening heeft geschonken aan de gebruikers, werd er besloten de nog gedeeltelijke exploitatie per tram volledig af te schaffen en de autobusvloot van 12 op 24 eenheden te brengen.

Het deel van de spoorlijn Oostende-Heist-Knokke-Brugge tot aan het nieuw station zal natuurlijk behouden blijven.

Ook te Zandvliet zijn er nieuwe dingen op komst voor wat betreft het verkeer over de Noordergrens.

Andere ontwerpen zullen volgen en wij zullen niet nalaten onze lezers op de hoogte te houden.

De Nederlandse gespecialiseerde pers heeft reeds vóór twee maand de **electrificering van de sectie Brasschaat-Wuustwezel-grens** aangekondigd.

De zaken staan zo : de aanvraag tot goedkeuring werd ingediend bij het Ministerie, waar, laat het ons hopen, een gunstig gevolg zal gegeven worden.

Men dient deze electrificering vooral in functie van het geheel van het net Merksem te beschouwen.

Men schaft aldus de laatste sectie af geëxploiteerd per spoorauto en bovendien betrekkelijk ver verwijderd van het onderhoudscentrum, en terzelfder tijd wordt een prachtige Benelux-verbinding « Antwerpen-grens » geschapen, welke verlend is tot Breda door de snelle en talrijke autobussen van de B.B.A. (Brabantse Buurtspoorwegen Autobusdienst).

Dit ontwerp ligt volledig binnen het kader der uitbreiding welke de jongste tijd door het grensverkeer genomen wordt, en dat door 's Lands hogere overheid aangemoedigd wordt, zoals blijkt uit sommige onlangs genomen initiatieven.

De ongemeen gunstige uitslagen verwezenlijkt door de verbindingen Antwerpen-Putte per elektrische tram en Putte-Bergen-op-Zoom, per Nederlandse autobus, zullen aldus aangevuld worden dank zij een nieuwe schakel die de interpenetratie van de Belgische en Nederlandse economie zal ten goede komen.

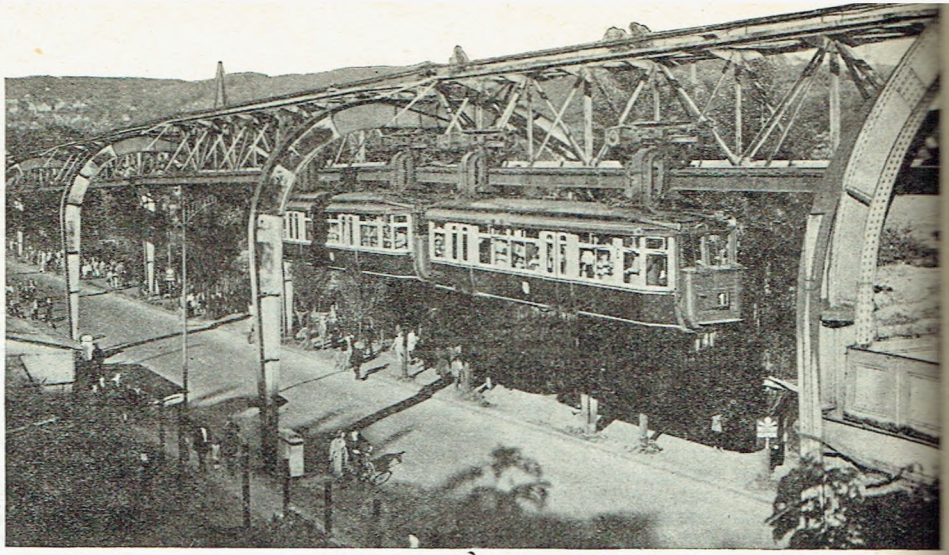
Vijftigjarig bestaan

van de

“SCHWEBEBAHN,,

in

DUITSLAND



TE Wuppertal, bij Dusseldorf, bestaat er een merkwaardigheid waarvan in de maand Maart het vijftigjarig bestaan werd gevierd. Het betreft een zweefspoorweg, die, naar ons weten, enig in zijn soort is.

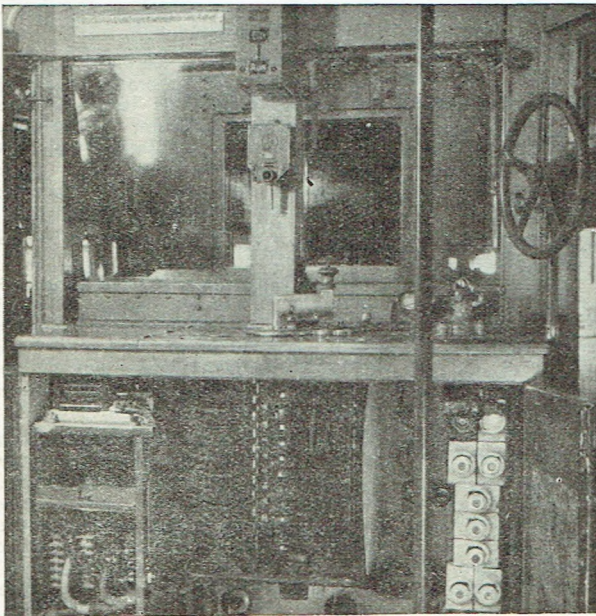
Het was na langdurige bestudering te Deutz, nabij Keulen, dat ingenieur Langen er eindelijk toe besloot een proef te wagen met een tram hangend aan een spoorstaaf en die « Hangenbahn » of « Schwebbahn » gedoopt werd.

Voor deze proefneming, die tenslotte definitief werd, koos men het bevolkte industriële gebied van Wuppertal, in de vallei van de Wupper, een ondiepe rivier met kronkelende loop. Op 31 Oktober 1896 werd het ontwerp goedgekeurd en met de oprichting van het metalen geraamte werd een aanvang genomen in Februari 1898. De lijn, gedeeltelijk geëxploiteerd van 1 Maart 1896 af, werd voltooid in Juni 1903.

De « Wuppertal Schwebbahn » samen met de Trams van Barmen-Elberfeld en de « Gebirge » - tram zijn gekend onder de benaming van Trams van Elberfeld en worden geëxploiteerd onder één Bestuur.

Deze lijn, waarvan de lengte 13 km 300 bedraagt, bestaat uit een dubbel spoor dat een gesloten kring vormt, dank zij de lussen gevormd aan de twee uiteinden. Zij volgt de loop van de Wupper over een tiental km, en overbrugt de belangrijke gemeenten Barmen, Elberfeld en Vohwinkel.

De straal der bochten blijft boven de 75 meter, met uitzondering voor de eindlussen waar de straal tot op 9 m zakt. De sterkste helling bedraagt 4 %, even vóór Vohwinkel.



De enige spoorstaaf (Vignole) rust op een doorlopende langsligger, vastgehecht aan het onderste gedeelte van een gebinte. Boven de rivier wordt dit gebinte geschraagd door schuine stutbalken, terwijl het op de gedeelten boven de straten, rust op portieken steunend op de trottoir (zie foto). De rail komt aldus op ongeveer 12 meter boven het gemiddelde peil van het water te liggen, en 8 m boven de bestrating.

De halten zijn vanzelfsprekend op de vereiste hoogte gebracht en de toegang geschiedt door middel van trappen. De kaaien liggen gelijkvloers met de wagens, en eronder ligt een metalen netwerk horizontaal gespannen, zodat een val in de diepte uitgesloten is wanneer er geen treinstel aan de halte stilstaat.

Door hun uitzicht en hun afmetingen gelijken de wagens van de Schwebbahn meer op elektrische trams dan op treinen van het grote spoor. Hun lengte bedraagt 11,45 m en hun breedte 2,10 m. Zij wegen elk 12,5 ton en kunnen tot 70 reizigers vervoeren. Zoals de trams, hebben zij twee balkons, aan ieder uiteinde één, en een centrale afdeling met 24 zitplaatsen, rug aan rug. De bestuurderspost is eveneens dezelfde als deze van een gewone motrice.

Iedere wagen is opgehangen aan de spoorstaaf door middel van twee stelen met twee wielen ieder, die dienst doen als boggie. Deze draagstellen zijn naar onder toe verlengd in de vorm van een haak waaraan de kast is vastgehecht, met behulp van een dwarsbalk, een spil en twee veerbladen. Deze haakvorm omsluit zo nauwkeurig rail en langsligger, dat ontriggeling uitgesloten is en dat zelfs in geval van asbreuk de wagen hangen blijft en niet kan vallen.

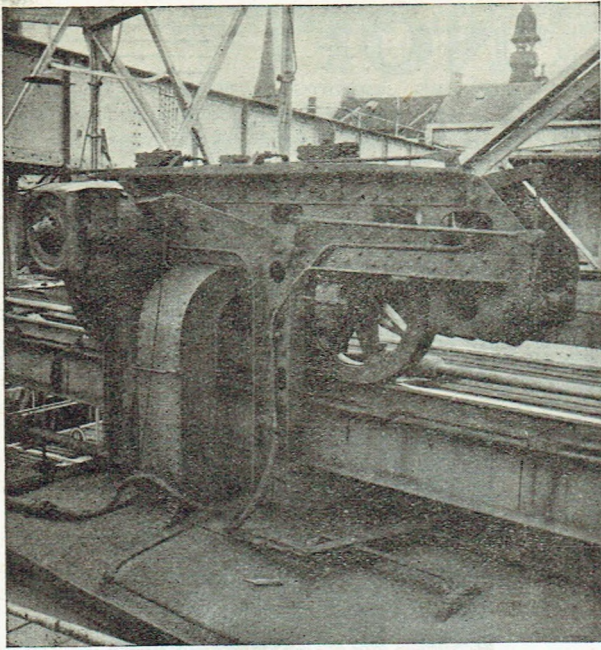
Het inlopen der bochten gebeurt heel zacht, want de wagens, onder de invloed van de middelpuntvliedende kracht en volgens de snelheid en de lading, kunnen lichtjes schommelen. Nochtans is deze zijdelingse beweging begrensd tot een hoek van 15 graden, links en rechts van de vertikale stand, door stootblokken.

Ten slotte dient aangestipt, dat een haakpal een eventueel naar beneden storten van het geheel belet, moést de flens van een wiel langs de kant van de tussenruimte begeven.

Iedere wagen is voorzien van twee motors van 36 Pk., één per draagstel. Daar de lijn een gesloten kring vormt, heeft ieder rijtuig slechts één bestuurderspost, en de ingangsdeuren bevinden zich alle langs één kant. Het behoeft niet bewezen waarom deze schuifdeuren zorgvuldig gegrendeld worden en alleen onder toezicht van het personeel geopend of gesloten worden.

De treinstellen bestaan gewoonlijk uit twee wagens, maar er kunnen ook 3 of 4 rijtuigen aaneengekoppeld worden. In ieder geval worden de motoren der verscheidene wagens bediend door de bestuurderspost vooraan het eerste rijtuig, waarvan alleen het sleepcontact werkt. Dit sleepcontact bestaat uit een sleper glijdend over een onder spanning staande koperen staaf naast de rail.

Er zijn drie remmen : een elektrische rem, een luchtdrukrem, een handrem. De eerste dient vooral in de hellingen, de tweede is voor gewoon gebruik, de derde dient als hulprem.



(Foto Schäfer).

Ten einde de frequentie van een doorgang om de twee minuten mogelijk te maken en omwille van de talrijke bochten (60) van de lijn, zorgt een systeem van automatische lichtsignalen voor de veiligheid van de treinstellen. Deze frequentie van 2 minuten en het gebruik van stellen van twee wagens, laat toe per uur 4.200 personen te vervoeren in iedere richting.

Men vraagt zich natuurlijk af wat er gebeurt indien er zich een panne voordoet tussen twee stations in, en de reizigers blijven hangen tussen hemel en aarde, of tussen hemel en... water? Het geval werd vanzelfsprekend voorzien: in iedere trein staat een telefoon ter beschikking van het personeel. Om dit toestel te gebruiken, wordt een staak, eindigend op een haak, door een raam gestoken en aan de telefoondraad gehangen die langsheen de lijn tussen de twee rails loopt.

De maximumsnelheid bedraagt 40 km per uur, en de gemiddelde snelheid 27 km per uur. Deze cijfers moeten beoordeeld worden rekening houdend met de talrijke bochten en 18 halten gelegen tussen de twee eindlussen.

Als vergelijking halen we de snelheidscijfers aan van de Parijse metro: maximum, 60 km per uur, gemiddelde, 25 km per uur.

De techniekers van de Schwebbahn beijveren zich om de gemiddelde snelheid tot 30 km per uur op te voeren door de aanzetsnelheid te verhogen. Dit zal niet de enige verbetering zijn die werd aangebracht aan de zweefspoorweg, daar, sinds het begin der exploitatie, vele wijzigingen in toepassing werden gebracht die de vooruitgang in de vervoerstechniek van nabij volgden. Aldus werd de bediening van de motoren opeenvolgend verzekerd door gewone controllers, dan door controllers met contactors, en tenslotte door controllers met duwknoppen.

Zo ook werden de drijfwielen aanvankelijk aangedreven door rechte kamraderen, vervolgens door konische kamraderen, en ten slotte door schreefraderen.

De Schwebbahn bouwt voor 't ogenblik nieuwe rijtuigen. De laatste verbeteringen van de techniek zullen er zeker een plaatsje in vinden.

* * *

De instellingen van deze hangende tram kwamen deelrijk gehavend uit de zware bombardementen die Duitsland van Mei 1943 af tot April 1945 teisterden. Op de 19.200 ton metaal die de structuur van de lijn vormen, moesten er 530 ton volledig vernieuwd worden. Ondanks het slechte weder, en niettegenstaande het gebrek aan materiaal en arbeiders, werd de heropbouw met spoed doorgezet, zodat met Pasen 1946 de normale dienst kon verzekerd worden.

Er zijn wel mensen die aan de Schwebbahn een gebrek aan esthetiek verwijten. Maar het mag zeker niet gezegd

worden dat een hoekje natuurschoon werd geschonden, want de Wupper mag op deze plaats vergeleken worden met onze Vesder bij haar doortocht door Verviers: de dijken zijn een opeenvolging van fabrieken en andere gebouwen zonder historische of toeristische waarde.

* * *

De streek van Wuppertal is fier over haar zweefbaan, enig in de wereld en in haar genre, en die een aantrekkelijkheid vormt voor de vreemdelingen. Geen enkele van de uitlaande boekjes met toeristische publiciteit over Wuppertal vergeten er melding van te maken, en de bezoekers van de streek houden er aan een reisje te maken met deze eigenaardige luchttram.

Maar voor de reizigers van de streek zelf, is de Schwebbahn veel meer dan een bezienswaardigheid. Haar groot nut wordt bewezen door het feit dat in 1949, bijvoorbeeld, deze lijn 18,6 miljoen reizigers heeft vervoerd, zegge 21,5 % van het totaal der reizigers vervoerd door de andere openbare vervoermaatschappijen van de streek (trams, autobussen, taxi's).

Regen, ijzel, sneeuw, mist, hebben geen merkelijke invloed op de normale werking van het net, zodat het moet gezegd worden dat Wuppertal over een ideaal openbaar vervoersmiddel beschikt. Het benadert des te meer de volmaaktheid waar de totale onafhankelijkheid van het straatverkeer, de treinen snel, veilig en regelmatig, zoals deze van een metro, van terminus naar terminus laat bollen.

Ziedaar enkele waardevolle hoedanigheden in dit tijdperk waar de normale gang der openbare vervoermiddelen meer en meer belemmerd wordt door het toenemend straatverkeer. Deze zweefspoorweg loopt dus een halve eeuw voortuit op hetgeen nu als een absolute noodzakelijkheid wordt ingezien, nl., de volledige scheiding van het terrein van het openbaar vervoermiddel, met dit van het private voertuig.

De grote spoorwegen en de ondergrondse spoorwegen bereiken eveneens dit doel, maar hun aanleg- en onderhoudskosten zijn merkkelijk hoger dan voor een zweefbaan. Men denke slechts aan de aan te kopen gronden; grote bedragen zijn daartoe vereist, waarvan de zweefspoorweg verschoond blijft. Het schilderen van het stalen geraamte daarentegen, geeft een kwade noot te kraken aan de Maatschappij, maar gelukkig gebeurt dit slechts... om de tien jaar.

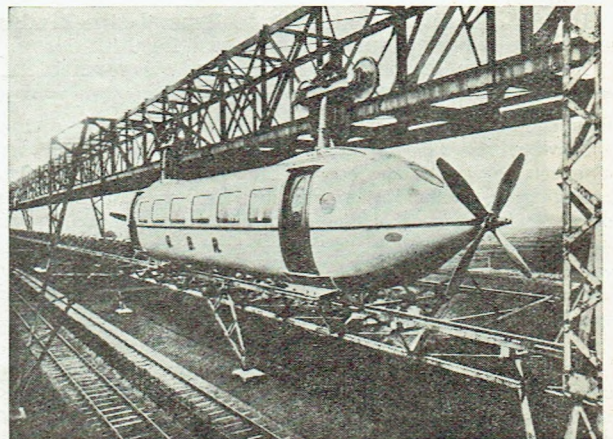
* * *

VOORUITZICHTEN

Dit alles legt uit waarom onlangs verenigingen werden in 't leven geroepen die zich tot doel stelden de toepassing van zweefspoorwegen te bestuderen en aan te moedigen.

Zulk een vereniging is de « Monorail Corporation » te New-York, wie het ernst is zweefbanen te bouwen die de steden met hun buitenwijken zou verbinden, ten einde de arbeiders met een snelheid van 120 km. per uur naar de plaats van hun werk te voeren tegen een merkkelijk goedkopere prijs dan deze van de gewone treinen, trams en autobussen.

Anderzijds, heeft een Schot, de H. George Bennie, van Glasgow, een snelle luchtspoorweg uitgevonden in 1929, die volgens zijn opvatting het centrum der steden zou moeten verbinden met de verder gelegen vliegvelden. De « George



De Railplane-car van G. Bennie.



PETER BENOIT

HERDENKING - † 1901-1951

Er werden dit jaar, over gans het land, belangrijke feestelijkheden op touw gezet om de 50^{ste} verjaring van het afsterven van de grote Vlaamse komponist Peter Benoit, te herdenken. Geboren te Harelbeke (West-Vlaanderen) op 17 Augustus 1834 legde hij, op eigen houtje, de basis van zijn muzikale vorming.

In 1851 werd hij door zijn vader onder de vruchtbare leiding gesteld van Fetis,

Directeur van het Conservatorium te Brussel ; deze bood de veelbelovende jonge kracht de gelegenheid de cursussen te volgen in de klassen voor piano en harmonium. De Directeur gelastte zich zelf met de opleiding van Peter Benoit en gaf hem cursussen in het muzikale componeren.

Hij componeerde enkele Vlaamse melodrama's voor de Nederlandse schouwburg en in 1856 werd hij er orkestmeester benoemd.

In 1857 legde hij beslag op de « Prijs van Rome », met zijn cantate over de **Moord op Abel**. Hierdoor werd hij in de mogelijkheid gesteld een verblijf door te brengen te Leipzig, Dresden en Berlijn. Vervolgens werd hij aangetrokken door de lichtstad Parijs en zoals de onsterfelijke grootmeester in de muziek Wagner, beleefde hij eveneens zijn « Parizer Zeit » evenwel met dit verschil dat hij er minder wisselvalligheden kende, nochtans vinden wij hem in 1861 als kapelmeester in het Operettentheater « Bouffes Parisiens ».

Teruggekeerd te Brussel aanvaardde hij het hem aangeboden ambt van Directeur van het Antwerps Conservatorium. Het is tijdens deze periode dat hij een bloeiende werkzaamheid aan de dag legde.

Peter Benoit was ongetwijfeld een machtig schepper. Hij behandelde slechts verheven en grootse onderwerpen.

Door de overvloed en algemeenheid van zijn werk, door zijn strijdende drang stond hij weldra aan de spits van de Vlaamse School.

Uit zijn werk kunnen wij inzonderheid aanstippen « Lucifer » (1866) oratorium dat in 1883 te Parijs, 1889 te Londen en Wenen opgevoerd werd ; het oratorium « De Schelde » 1869, zijn uitbundige « Rubenscantate », het historisch drama « Charlotte Corday ».

In 1885 liet hij in het Park te Brussel zijn kindercantate opvoeren door een koor van 1.400 kinderen.

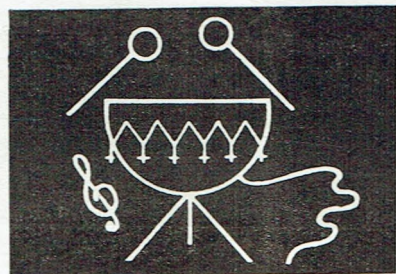
Tussen zijn latere werken mogen wij vermelden :

Bennie Railway » vertoont een zekere gelijkenis met de « Schwebebahn » voor wat de bouw van de lijn en de ophanging van de wagens aan een rail betreft, maar in zake voortbeweging en snelheid is er een merkbaar verschil. Inderdaad de wagens hebben de algemene vorm van een torpedo en worden voortbewogen door twee schroeven, tegen een snelheid van 300 km. per uur. De H. Bennie oordeelt dat de aanbouw van zijn zweefbaan ongeveer de helft van deze van een gewone spoorweg met dubbel spoor zou bedragen.

De « Railplane Car » van G. Bennie werd als proefneming opgericht over een afstand van 400 à 500 meter boven de spoorlijn te Milgavie in Schotland. Zijn uitvinding, alsook deze van de Monorailway van New-York, is echter nog altijd in het stadium van onderhandelingen en besprekingen met de bevoegde overheid.

de pacificatie van Gent, Meilief, Willem de Zwijger, motetten, liederen en balladen voor de piano.

Peter Benoit was vooral ingenomen met machtige klankvolle effecten. Om zijn doel te bereiken zou hij de middelen van het orkest willen verdubbelen hebben ; in zijn drang naar grootsheid stelde hij koren samen zoals men er nimmer voorheen gezien had.



Deze vruchtbare muzikus heeft door zijn ruime orchestrale effecten de Vlaamse omstuimigheid waarin macht en schoonheid schuilen trouw weergegeven. Hierdoor is hij het dichtst bij de volksaard gebleven. Hetgeen de grote Hongaarse muzicus Frans Liszt (1811-1886) deed zeggen : « Vous êtes, Benoit, le Rubens de la musique flamande ». Peter Benoit leert ons door de schittering van de koperinstrumenten de vreugde smaken van te leven en te handelen. Deze sonore les van optimisme komt op zijn tijd.

Volgende feestelijkheden en uitvoeringen zullen P. Benoit als mens en als kunstenaar beter doen kennen door zijn volk.

TURNHOUT
18 Mei
ANTWERPEN
21 Mei - 20 u.

ANTWERPEN
2 Juni

GEEL
24 Juni
BORGERHOUT
11 Juli - 20 u.
14 Juli

ANTWERPEN
21 Juli

Rubenscantate, (in de Stadsfeestzaal Kursaal, - Leiding : Jef Maes.

Benoit Herdenking der Stad Antwerpen, in de Koninklijke Vlaamse Opera. - **Feestrede** : Dr A. Corbet, secretaris van het Peter Benoit Fonds. - **Treur- en Triomfzang** door Arti Vocali. Leiding : Flor Alpaerts.

De Pacificatie van Gent, in de Kon. Vlaamse Opera.

(Zelfde uitvoering op 3, 5 en 7 Juni).

De Wereld in ! - Kindercantate.

Leiding : J. Van Tendeloo.

Rubenscantate, zaal Roma.

Eveneens te Antwerpen. **Door van Rijswijckcantate**, - Gemeentescholen.

De Schelde, in de Beurs, door het N.I.R.-orkest en koor.

De voornaamste opwerping die tegen deze systemen wordt aangevoerd, zou het gebrek aan esthetiek zijn. Nochtans zou men moeten bedenken dat, moest er toe besloten worden het principe van de « Schwebebahn » te veralgemenen, de moderne techniek er snel zou toe komen een licht metalen gebinte te verwezenlijken, door bijv. de elektrische lassing toe te passen. Misschien ook zou het gedeelte van de zweefspoorweg in de stad gelegen ondergronds kunnen gebouwd worden.

Hoe ook, bij het beschouwen van de toekomstmogelijkheden weggelegd aan de zweefspoorwegen voor het vervoer van de arbeiders, moet het gezegd, dat de Schwebebahn van Wuppertal een buitengewoon interessante verwezenlijking is, en dat het feit, dat haar diensten nog immer zo gewaardeerd worden als bij haar indienststelling vijftig jaar geleden, bewijst dat het systeem niet alleen leefbaar is, maar ook gerust mag verspreid worden.

L. CLESSENS.

De Vierdaagse afstandsmarsen van Nijmegen.

De Zes dagen te Antwerpen, dat kennen we. Maar de Vierdaagse ?

Wel, vriend lezer, zeggen we het maar onmiddellijk, het gaat hier niet over spurten in een sportpaleis; het betreft hier heel eenvoudig het beoefenen van de oudste en gezondste sport : het wandelen.

Maar dan wandelen, onder een zekere vorm van competitie.

Elk jaar schrijft de Nederlandse Bond voor Lichamelijke Opvoeding een « Internationale Vierdaagse Afstandsmars » uit, waaraan groepen of individuele personen van beider kunne en van alle nationaliteit mogen deelnemen.

Op vier achtereenvolgende dagen van de maand Juli ondernemen de wandelaars een tocht met Nijmegen als plaats van vertrek en aankomst.

Met het doel U een gedachte te geven van de bedoeling der inrichters laten we hier enkele punten van het Reglement volgen zoals het verscheen in 1950.

1. Doel der Marsen.

De door de Nederlandse Bond voor Lichamelijke Opvoeding uitgeschreven vierdaagse afstandsmarsen hebben niet ten doel de deelnemers aan te sporen tot het afleggen van een zo groot mogelijke afstand of tot het afleggen van een bepaalde afstand in de kortst mogelijke tijd, maar wel hen zodanig te oefenen, dat dagelijks een vrij aanzienlijke afstand kan worden afgelegd, zonder dat de vermoeienis zo groot is, dat daardoor de gezondheid wordt geschaad. De marsen beogen derhalve geen wedstrijd.

Er wordt derhalve van de deelnemers verwacht, dat zij de Vierdaagse zullen volbrengen in een goede sportieve verstandhouding en onderlinge saamhorigheid.

4. De voorgeschreven afstanden moeten dagelijks binnen de tijd van 11 uur worden afgelegd. Zij, die deze tijd overschrijden zijn uitgevallen.

5. De deelnemers moeten zich nauwgezet aan de aangegeven route houden. Gebruikmaking van voertuigen, welke dan ook, of het gearmd lopen of steunen op een ander, heeft uitsluiting ten gevolge.

6. Het medevoeren of dragen van vlaggen, insignes e. d. of gedragingen uiting gevende aan een politieke gezindheid of het maken van propaganda op welk gebied dan ook, is niet toegestaan.

8. Voor burgers wordt sportkleding, voor groepen een eenvoudige praktische uniforme kleding aanbevolen. Vrouwelijke deelnemers mogen geen shorts, broeken of trainingsbroeken dragen.

9. Groepen en detachementen marcheren steeds verenigd en ordelijk onder leiding van hun leider of commandant. Verzorgers mogen zich niet naast of tussen de groep bevinden. »

In 1950 waren er verschillende categorieën van deelnemers voorzien. Wij pikken er enkele voorbeelden uit :

1. Jongens en meisjes geboren in 1935 en 1936. 30 km.
2. Dames geboren vóór 1895 30 km.
5. Heren geboren tussen 1881 en 1900 . . . 40 km.
7. Militairen met een bepakkijng van ten minste 10 kg. 40 km.
10. Heren geboren tussen 1901 en 1931 . . . 55 km.

Voor wat de groepen betreft, zij moeten minstens 10 man sterk zijn, plus een leider (totaal 11).

De inschrijvingskosten bedroegen, in 1950, vier gulden (zegge ongeveer vijftig Belgische Franken). De deelnemers dragen zelf zorg voor huisvesting en voeding, doch zij kunnen hieromtrent bij voorbaat alle nuttige inlichtingen bekomen. Er is bovendien een geneeskundige dienst te hunner beschikking gesteld.

De beloning, voor hen die voor de eerste maal onder de gestelde voorwaarden na vier dagen Nijmegen binnenwandelen, bestaat uit een verguld Bondskruis. De tweede maal wordt een verguld kroontje op het kruis bevestigd.

De derde en vierde maal wordt een cijfer 3 of 4 op het lint boven het kruis gevestigd. De deelnemers, die een vijfde maal de wandeltrip meemaken, ontvangen een zilveren Bondskruis. Enz., enz.

Ziehier wat « L. T. M. », het ondernemingsblad van de N. V. Limburgse Tramwegmaatschappij (Nederland), vertelt over zo een dag medegemaakt door een groep van haar agenten.

Vrijdag, 28 Juli 1950.

De laatste etape was begonnen. Toen wij omstreeks half zeven Nijmegen verlieten, gingen al velen zich van een goede

De Belgische Commando's, bij de triomfantelijke intrede te Nijmegen de vierde dag, in 1950.

Cliché (Leger en Natie).



zitplaats verzekeren om ons bij het binnenkomen 's middags toe te wuiven. Wij meisjes hadden echter nog 40 en onze jongens 55 km. voor de boeg. De tocht ging nu naar Grave, waar het al een drukte van belang was. Langs de weg, in de bomen, op de daken zat het volk al van 10 uur in de morgen af. Het zwierige volk van deze streek, dat morgen weer gaat uitzien naar het volgend jaar. Zo moet wijlen Caesar zijn binnengehaald, toen hij terugkeerde van zijn zegepraal. Cuijk werd bereikt en marcheerden de drommen over de brug, die door de pontonniers was belegd. Op naar Mook, over een stoffige kiezelweg. Hier werden wij ingehaald door de L.T.-familie en werden de laatste voorbereidselen getroffen voor de triomftocht naar Nijmegen. De Heer Loozen kreeg een grote strooiën hoed, gearneerd met bloemen en een grote 10 in het midden en daarmee moest en zou hij zijn intocht houden. Twaalf km. lang stonden of zaten de mensen wel zes rijen dik en marcheerden we hier tussen door, nu in het gezelschap van onze jongens, die vanuit Gennep komende, in Mook op ons hadden gewacht. Beladen met bloemen liepen we daar. We voelden geen vermoeienis meer, geen blaren. Niets kon ons meer deren. Door de aanmoedigingen en het gejuich van het volk liepen wij fris en blij Nijmegen binnen. Ons doel was bereikt. Zonder uitvallers zijn wij weer aan de finish gearriveerd.

Een andere groep, die niet minder dan 108 tippelaars telde bij het vertrek, waarvan 102 na vier fikse marsen, onder een overweldigende belangstelling, hun zegetocht in Nijmegen maakten achter het Harmoniecorps « Het Vliegende Wiel » uit Eindhoven, was de groep agenten van de N. S. (Nederlandse Spoorwegen).

We laten hier een uittreksel uit « Nieuw Spoor » volgen dienaangaande :

Van de deelnemers, die nu reeds verscheidene jaren de N. S. op de « Vierdaagse » wandelend vertegenwoordigen, is

de rangeerder Wiedijk uit Haarlem de eerste, die tienmaal de Vierdaagse afstandsmarsen heeft volbracht en dit jaar drager werd van het Gouden Kruis.

Onze vriend Wiedijk is een bescheiden kerel en een zeer goed tippelaar. In 1934 liep hij zijn eerste vierdaagse en vóór de oorlog volbracht hij zes Vierdaagsen op het 55 km.-parcours; de laatste vier wandelde de thans 57-jarige gouden-kruis-drager op de 40 km.

Wij wensen onze vriend Wiedijk van harte geluk met zijn hoge wandelonderscheiding.

Ook een groep Belgische Parachutisten hebben de vier marsen op flinke wijze afgelegd. Hun deelneming oogstte vanzelfsprekend een groot succes.

En moesten wij dit artikel hier stopzetten, dan zoudt U ons kunnen verwijten dat een slot ontbreekt. Dat slot of besluit kunt U zelf wel raden, vriend lezer.

Zijn er bij de N. M. V. B. geen mannen, geen clubs, geen verenigingen, die de moed en de ondernemingsgeest bezitten om, na enkele weken afzonderlijke training in de gezonde wandelsport, van zich te doen spreken in de Vierdaagse 1951 te Nijmegen ?

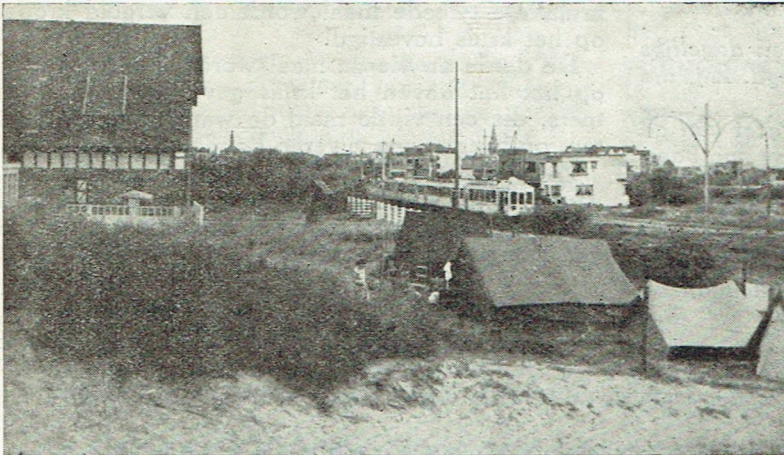
Ja ? Schrijf dan zonder dralen naar de *Nederlandse Bond voor Lichamelijke Opvoeding, Valkenbosplein, 18, 's Gravenhage (Nederland)*.

Deze Bond zal U gratis alle nodige inlichtingen bezorgen.

Zal het Septembernummer 1951 van Onze Buurtspoorwegen een plaats moeten voorzien voor een artikel met opschrift: « Onze agenten te Nijmegen » ?
Aan U het antwoord. G. V. VL.

Gepensionneerden !

U ook, en misschien wel U vooral, dient van lucht te veranderen.



Kampeerdere ! Denk aan de buitengewoon goedkope voorwaarden van een verlof doorgebracht onder de tent nabij het Rustoord.

Afgebakend terrein — drinkbaar water — stortbad — W. C.

Wacht niet tot aan het tijdperk der schoolvacaties en betaalde verlofdagen om naar Zee te trekken. Mei en Juni zijn dikwijls de mooiste en alleszins de gezondste maanden.

Vraag nadere inlichtingen aan de Secretaris van het Rustoord, 14, Wetenschapstraat, Brussel.

IMP. HAVAUX, NIVELLES (BELGIE). - TEL. 98.



2.50 F
PER DAG
OF 70 F PER
MAAND

MODEL 1951

VANAF 1950 F

3 golfengten - alle stroom - Luxemeubel gepol. notelaar - Fabrieksgarantie - Gekleurde luxe-catal. - Inlicht. en KOSTELOZE DEMONSTR. ZONDER VERPLICHTING overal in België.

Radio
O.C.R.

55 RUE DU CROISSANT
BRUSSEL TEL. 57.20.27

verzekerde garantie - firma geticht in 1927

Bijzondere voorwaarden voor de lezers van dit tijdschrift.



Hier moet ik U verlaten, Ben Youssef, ik zou de kermel van 8 u. 25' niet willen missen.