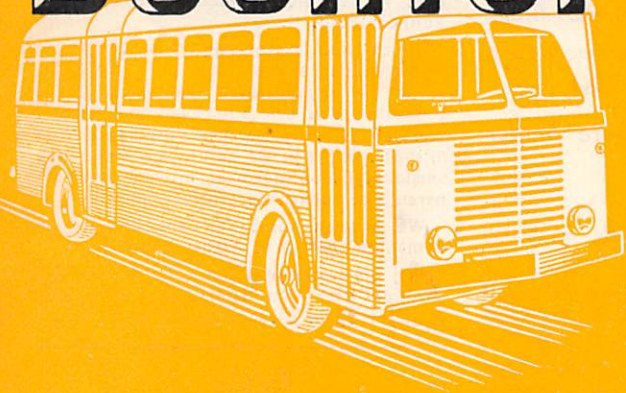
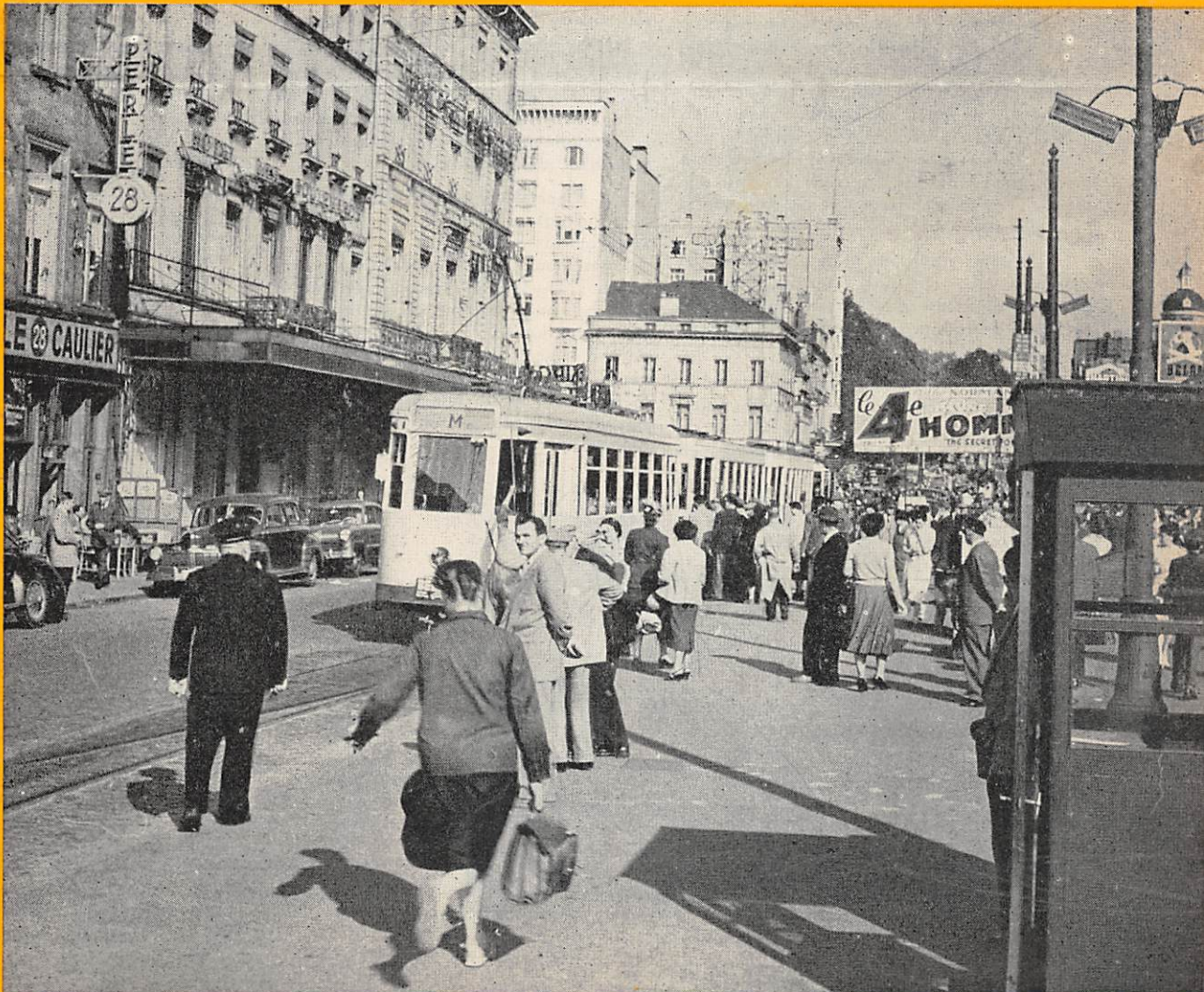


ONZE BUURTSPORWEGEN



TIJDSCHRIFT VOOR HET PERSONEEL VAN DE N. M. V. B.
AANGESLOTEN BIJ HET VERBOND VAN BELGISCHE PERSONEELSBLADEN

— Redactiecomité : Wetenschapstraat, 14, Brussel —



Terminus nabij het Noordstation te Brussel.

(Foto D'Haen)

Het Planetarium,

instelling voor vulgarisatie der sterrenkunde

In de nabijheid van het Heizelstadion, op 100 meter van de halte Vrevenstraat op de lijn W (Brus-el-Wemmel), werd door het ALBERTEUM een Planetarium gebouwd. Het is moeilijk hiervan in enkele woorden een beschrijving te geven; het is tegelijkertijd een gebouw en een instrument.

Het Planetarium biedt plaats aan 500 toeschouwers. Het cirkelvormige gebouw heeft een koepel in beton waarvan de diameter 23 meter bedraagt. Deze met koper bedekte koepel bevat van binnen een zorgvuldig geprofileerd en gecentreerd wilinnen scherm.

Goed afgesloten wordt het gebouw een grootse donkere kamer.

In het midden van de zaal staat het instrument dat 119 optische projecteurs bevat, alsook 7 electro-motoren voor aandrijving van de verschillende mechanismen, die de dag- en jaarbewegingen tot stand brengen. Het apparaat dient zeer zorgvuldig geregeld en juist in het centrum van de koepel geplaatst te worden.

Van het ogenblik dat de toeschouwers hun plaats hebben ingenomen worden alle lichten gedoofd. Een lichtspel laat toe de juiste tinten van het firmament weer te geven en wanneer dan de projecteurs worden aangestoken schitteren 9.000 sterren aan de fonkelende hemel. De Melkweg, de planeten, de kometen, de maan, de zon, ja zelfs de valende sterren zijn zichtbaar op dat kunstmatig uitspannel.

De aanzienlijke afmeting van de koepel maakt elke schatting van de afstanden door de toeschouwer onmogelijk. Hij krijgt de indruk van grenzeloosheid, van oneindigheid.

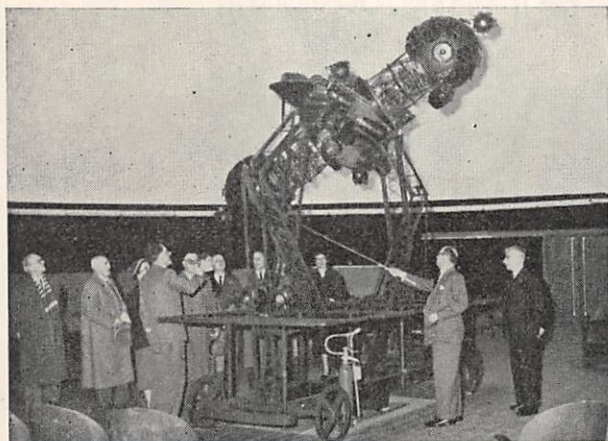
De nauwkeurigheid van de verschillende bewegingen in het projectie-apparaat laat toe al de bewegingen van de aarde, de zon, de maan, de kometen en

de sterren, zowel wat hun loop in de ruimte als hun betrekkelijke snelheden betreft, na te gaan.

Daarenboven kan men met dit toestel de stand van de hemellichamen nabootsen zoals deze gezien worden op de verschillende breedteliggingen. De toeschouwers kunnen dus het uitzicht van het hemelgewelf zien gelijk men het bewoondert op de Evenaar of aan de Polen.

Het Planetarium is werkelijk een ideaal middel voor de vulgariserende sterrenkunde. Het is een werktuig om de hemel te onderzoeken op een manier die nooit is opgekomen in het brein van een fantasierijke romanschrijver.

Het Planetarium wordt geleid door de voordrachtgever, die alle bewegingen uitvoert net als een organist die harmonieus de symphonie van het heelal zou weergeven. Het is een kostbaar leermiddel voor het onderwijs in de sterrenkunde; een aanschouwelijk en boeiend onderwijs dat geen enkele geestesinspanning vergt van de toeschouwer en dat hem toelaat zich op de hoogte te stellen van de ingewikkelde wetten die het heelal beheersen.



De voordrachtgever verstrekt uitleg over de werking van het apparaat aan de aanwezige personaliteiten, op de dag van de heropening.

(Foto Belga)

Eigen tijdschrift

De redactie van « Nieuw Spoor », het dagelijks tijdschrift van de Nederlandse Spoorwegen, deelt mede dat het blad van September a. s. af weer maandelijks zal verschijnen.

Bij deze gelegenheid schrijft de heer den Hollander, President van de N. S. : « Ditmaal betekent « Nieuw Spoor » méér dan een enkele verschijning. Het is de voorloper van een wederom maandelijks tot u komend spoorwegtijdschrift, zoals dat ook vroeger was.

Spoorwegen zijn een techniek en een vak op zichzelf. In eigen land hebben wij geen collega's, geen vakgenoten.

Wij leren ons vak eerst goed van de ouderen in de Maatschappij. En het is zeker een bijdrage tot onze kennis en bekwaamheid in een eigen tijdschrift daarover te kunnen lezen.

Er zal stof te over zijn. Ons bedrijf wijzigt zich nog steeds... »

En de uiteenzetting heeft tot slot : « Transport is een pijler van de welvaart van een volk. Spoorwegen zijn daarbij onmisbaar. Zij zijn de enige, die onder alle omstandigheden normaal blijven functioneren : ze hebben de grootste capaciteit.

We bouwen voort aan ons bedrijf, gezamenlijk, ook in « Nieuw Spoor ».

Wij onderschrijven ten volle de woorden van de heer den Hollander en wensen « Nieuw Spoor » voorspoed en succes.

De helicopter

Een nieuwe concurrent ?

Vroeger reeds hebben wij de mogelijkheid vooropgezet van de oprichting, in de nabije toekomst, van een « buurthelicopterdienst ».

Dit schen enigszins voorbarig en gefantaseerd. En toch! Inderdaad, sinds enige maanden, kreeg een elektrische lijn (en regelmatige helicopterdienst tot concurrent. Het betreft hier de reizen die alle Zondagen georganiseerd worden tussen Brussel en Waterloo en die toelaten de beroemde slagvelden van uit de lucht te bezichtigen.

Het vertrek geschiedt aan de Groendreef. Eens te Waterloo blijft de « vliegende bus » ter plaatse en onderneemt gans de dag vluchten boven 's Gravenbrakel, Lasne, Plancenoit. 's Avonds keert het helischroefvliegtuig met reizigers terug naar Brussel.

Zeer zeker, wij behouden de zin voor humor en verhouding maar dit kleine feit heeft toch een zekere betekenis en het zet ons aan er enkele beschouwingen over weer te geven.

Allereerst de levendige belangstelling die de herinnering aan het Napoleontisch tijdvak nog steeds voor de geest roept van de opeenvolgende generaties van gans de wereld. Zo zagen wij midden in de Winter aan de voet van de Leeuw auto's staan uit Portugal, Egypte en Engeland.

Vervolgens het doorslaand bewijs dat de vervoermogelijkheden in ons klein land maar voor het grijpen zijn. Men bedenke slechts dat de toerist, die een op 'n twintigtal kilometer van Brussel gelegen plaats wil bezoeken, kan kiezen tussen de autocar-diensten van een reisbureau, de taxi, de elektrische trein, de tram en... de helicopter.

Voor ons is de datum van 30 Mei 1954 te onthouden. Wanneer concurrerende diensten opdaagden gingen onze leiders tot nu toe aankloppen bij de N.M.B.S. of vroegen audiëntie bij het Ministerie; morgen zullen ze gaan discuten in de Air Terminus van de SABENA.

De Heren leden van de Raad van Beheer te Kuregem

Na de vergadering van de Raad van Beheer op Dinsdag 8 Juni, hebben de leden van deze Raad, geleid door de heer Voorzitter en de heer Directeur-Generaal, een bezoek gebracht aan de werkhuizen te Kuregem.

Allereerst begaven zij zich naar de nieuwe eetzaal waar de Heer Cuvelier, Gewestelijk-Directeur, aan de hand van een plan op grote schaal, uitleg verstrekte over de verschillende werkhuizen evenals over de in opbouw zijnde gebouwen : centraal magazijn, werkhuis en garages van de diensten van de luchtlijn.

De Heren Beheerders bezochten vervolgens de hijsinrichting voor de elektrische rijtuigen, waar de nieuwe schouwputten evenals de ketting voor de herstelling van de bogies onlangs in dienst werden gesteld.

Het vervolg van het bezoek betrof voornamelijk de verschillende bouwfasen van de kassen type « N » bestemd voor het moderniseren van de bogierijtuigen « Standard ».

Dit werk, uitgevoerd te Kuregem, bestaat momenteel uit vijf fasen :

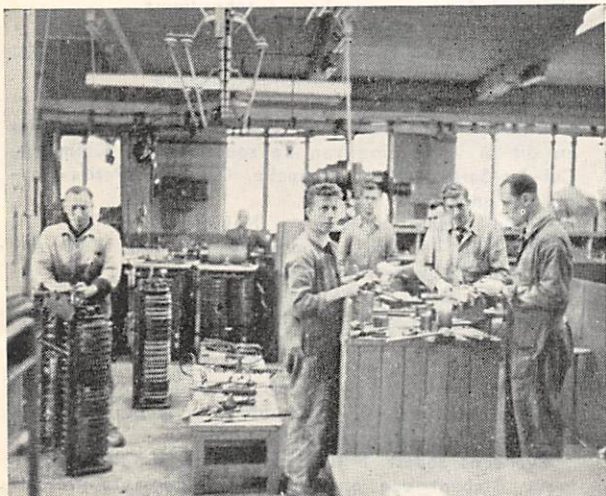
- Montage van het geraamte van de kas.
- Kablering, tractie en schrijnwerkerij.
- Plaatbedekking langs de buitenzijde en bedrading.
- Plaatbedekking langs de binnenzijde.
- Schildering.

Het gans hernieuwde werkhuis voor plaatbewerking, waar alle stukken van de binnen- en buitenstoffering naar mal worden gemaakt, werd grondig bezocht.

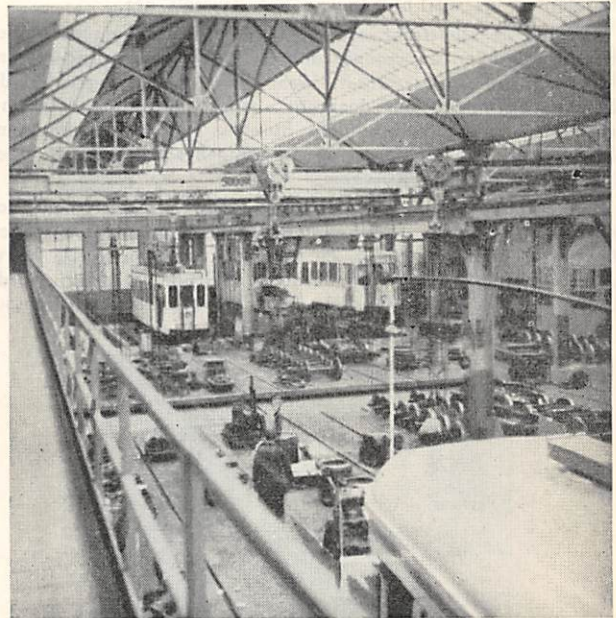
In de montagehal werden alle stukken voorgelegd die gemaakt werden in de werkhuizen van Andenne, Anderlues, Antwerpen, Gent en Leuven.

Ten slotte konden de heren Beheerders een vergelijking maken tussen het laatste viermotorig rijtuig type « N », de S 10370 van Charleroi, en het motorrijtuig G. E. 800 n° 19 zoals het was bij de exploitatie van de eerste elektrische buurtlijn Brussel - Kleine Hut.

Zo werd een klaar beeld gegeven van de vooruitgang, die door de N. M. V. B. gedurende de laatste decennia verwezenlijkt werd op het gebied van gemeenschappelijk vervoer.



In de montageafdeling van de controllers van de motorrijtuigen type « N », van links naar rechts : M. Van Heddeghem, L. Huon, H. Michiels, H. Decoster, enigszins verdoken achter deze laatste onderscheidt men J. Thielemans en J. Debaut.
(Foto's D'Haen).



Een zicht op de hijsinrichting met de verbindingsdoorgang tussen de Bara- en de Eloystraat.

Rijtuigen type « N » en type « S »

Ziehier enkele bijzonderheden over de nummering dezer rijtuigen.

TYPE « N ».

De bouw van deze rijtuigen, met terzijdelating van de standaardmodellen van 10.330 tot 10.339, werd begonnen vanaf 10.420 tot 10.470. Deze rijtuigen, met een breedte van 2,32 m. zijn voorbehouden voor het Brussels net.

Nadien werden de volgende nummers afgeleverd :

10.471 tot 10.476

10.490 tot 10.499

41.000 - 1 - 2 - 8 - 9.

TYPE « S ».

Zcals wij elders reeds schreven zullen alle motorrijtuigen met een geheel nieuwe constructie onder deze benaming gegroepeerd worden o. m. de reeks 41.003 tot 41.007 evenals het motorrijtuig 9674 van Leuven. Dit laatste rijtuig kreeg op de originele bogies een gans nieuw koetswerk.

Daarna zal een reeks bogierijtuigen volgen van de verscheidene groepen waarbij de klassieke 4 motoren en de bogie bewaard worden maar die een volledige bak type « N » met de gewone schikkingen bekomen.

Deze verjongingskuur van het electrisch materieel werd reeds toegepast op de 10.066, 9665, 9670, 9788, 9667, 10.370, 9979, 9668, 10.071, 9669, 9666, 10.061.

Tenslotte kunnen wij nog melden dat deze gelukkige verbouwingen tevens zullen aangebracht worden aan een nieuwe reeks van 25 rijtuigen.

GROEP BRABANT - Brussels net

BURELEN VAN DE BARASTRAAT

Onze lezers uit de provincie zullen zich misschien reeds afgevraagd hebben waarom nu eens de Eloystraat, dan eens de Barastraat vernoemd wordt, wanneer er sprake is van de burelen en de werkhuizen van het Brussels net.

Welnu de Eloystraat, waar zich de stelplaats en de werkhuizen bevinden en vroeger ook de burelen gevestigd waren, loopt uit in de Barastraat, waar zich op het ogenblik de burelen bevinden. Een doorgang, afgebeeld op de foto van vorige bladzijde, verbindt de burelen met de werkhuizen. Beide straten zijn gelegen op de gemeente Anderlecht, meer bepaald in de wijk Kuregem.

De Directie van de Groep Brabant wordt waargenomen door de Heer J. Cuvelier. Zijn medewerkers zijn de Heren Hellebuyck D., Hoofdingenieur, en Peerts G., Ingenieur. De bouw van de rijtuigen en het onderhoud van het materieel wordt geleid door de Heer Hausman R., dienstoverste eerste klasse,



De vrouwelijke stem, die de telefonische oproepen van de Groep Brabant beantwoordt, is deze van juffrouw Abeels, dochter van de betreunde controleur Maurice Abeels. Zij is de beide landstalen machtig en hanteert niet alleen de contacten van de telefooncentrale, maar is bovendien ook werkzaam als typiste en gelast met de dienst van de gevonden voorwerpen en de inlichtingen voor wat de dienstregelingen betreft, dienst die vroeger door het Hoofdbestuur werd verzekerd.

geholpen door de Heer Stoffels F., werkhuisoverste eerste klasse, de Heer Simon F., dienstoverste tweede klasse en de Heer Van Cam Ed., werkhuisoverste eerste klasse.

In de sectie Weg et Werken fungeert als werkleider de Heer Ancaux, sectieoverste, geholpen door de Heer Paternoster J., landmeter.

Het secretariaat, de beweging, en de betwiste zaken vallen onder de bevoegdheid van de Heer Janssens J., dienstoverste van een belangrijke dienst.



De bedienden van de abonnements- en goederendienst van de Barastraat : Fr. Roelants, Moons, Huens, Van Langendonck J., Verdeyen E., Janssens H., Colson A.

De Heer Bricout A., dienstoverste van een belangrijke dienst, staat aan het hoofd van de boekhouding samen met de Heren Denis en Van Sina, boekhouders eerste klasse.

Ter gelegenheid van de indienststelling van het honderdste rijtuig type « N » (n^o 10061) op de lijn Brussel-Aalst, was voor dit nummer, gedeeltelijk gewijd aan de groep Brabant, een monografie voorzien van dit type.

Deze bijdrage moet echter verschoven worden naar een volgend nummer.



De stationchef van Kuregem, heer Olbrechts, omringd door zijn twee helpers de heer Daubies, zoon van de stelplaatsoverste van Leerbeek, en de heer Franklin.

(Foto's D'Haen).

Onze nieuwe autobusdiensten

GROEP BEIDE VLAANDEREN

De spoorsectie Gent (St-Pieter) - Zwijnaarde - Merelbeke werd sinds 7 Mei vervangen door een openbare autobusdienst met een lengte van nagenoeg 9 km.

Sedert 23 Mei werd de openbare autobusdienst Ieperen - Geluwe met uitbreiding tot Beselare uitgebreid van Geluwe tot Menen.

Sedert 5 Juli wordt de reizigersdienst van de spoorlijn Brussel - Aalst - Oordegem, op de sectie Aalst (St-Annabrug) - Oordegem (stelplaats) gedeeltelijk geëxploiteerd door een openbare autobusdienst.

GROEP HENEGOUWEN

Op 23 Mei heeft onze directie van Henegouwen volgende openbare autobusdiensten ingelegd :

Chimay - Couvin - Olloy - Le Mesnil en

Chimay - Cul-des-Sarts - Couvin - Nimes - Dourbes en dit in vervanging van de spoordiensten Chimay - Cul-des-Sarts - Petite-Chapelle, Couvin - Petite-Chapelle - en Olloy - Oignies.

Thuin - Ham-sur-Heure - Nalinnes.

Quiévrain - Roisin - Montroeuil-sur-Haine in vervanging van de spoorautodienst.

GROEP NAMEN - LUXEMBURG

Sedert 21 Juli werd de autobusdienst Namen (Hayettes) - Namen (Faubourg St-Nicolas) verlengd tot Beez.

GROEP BRABANT

Sedert 1 Juli werd de openbare autobusdienst Herent - Lovenjoel uitgebreid tot Lubbeek - St-Bernard (station) over Pel'enberg en Lubbeek (dorp).

Eveneens sedert 1 Juli, exploiteert de directie van groep Brabant een openbare vervangingsautobusdienst tussen Tervuren (Vrijheidsplaats) en Vossem (station).

Van volgend nummer af zullen wij een grotere plaatsruimte voorbehouden aan deze rubriek, zodat iedereen beter de evolutie van de exploitatie van onze lijnen zal kunnen volgen.

ONZE ELECTRISCHE ONDERSTATIONS IN HET BRUSSELSSE

De lezer zal waarschijnlijk verwonderd zijn te vernemen dat voor de stroomlevering aan het Brussels net — t.w. de elektrische lijnen vertrekkende te Brussel-Noord en op de Rouppeplaats, dus met uitzondering van de lijnen Brussel - Haacht - Mechelen en Brussel - Leuven — de N.M.V.B. 18 onderstations heeft moeten oprichten gelegen te Koekelberg, Laken (Fransmanstraat), Molenbeek, Grimbergen, Wolvertem, Londerzeel, Asse, Aalst, Eizeringen,

die ze vervangen, maar bovendien zijn de diensten versterkt.

De verantwoordelijkheid voor de goede werking van deze talrijke onderstations rust op de schouders van de Heer Coppens, Technisch-Ingénieur, bijgestaan door de Heer Limpach, werkmeester.

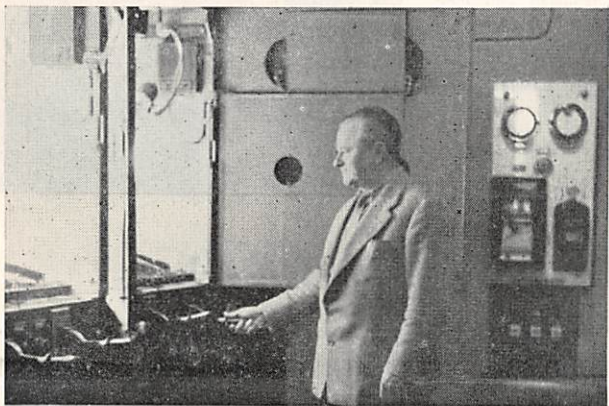
Het automatisch onderstation dat alle buurtlijnen, vertrekkend aan het Noordstation, voedt, deze tempel van de electriciteit, waar de kokende kwik een

de zorg, nodig voor het precies afstellen en het in orde brengen van de apparaten, kan men er zich rekenschap van geven dat dit werk geen kleinigheid is en dat het eens te meer een van die taken betreft, die niet op de voorgrond treden maar die nochtans onmisbaar zijn; want zonder stroom geen rijdende trams.

In de Groepen, die elektrische lijnen exploiteren, hebben onze technische diensten sedert verscheidene jaren een merkbare verbetering gebracht aan het automatisch overbrengen en verdelen van de stroom. Op dit gebied staat de N.M.V.B. aan de spits van de technische vooruitgang.

De kwikdamponderstations zijn zeer gevoelig aan de temperatuurschommelingen; het is daarom dat zij, voor de zomerperiode uitgerust zijn met ventilators, waarvan de kracht van de motor kan veranderen met de intensiteit van de lading, en voor de winterperiode met elektrische verwarmers.

En nog gebeurt het dat, niettegenstaande alle voorzorgen, een onderstation uitvalt bij hevige vorst, en dan wordt de hulp van onze vriend Limpach ingeroepen. Niet zelden trekt hij om 5 uur in de morgen, goed ingeduffeld en met een vers ontstoken pijp, over ijzelige wegen, om de oorzaak van het defect op te zoeken...



De h. Limpach in het onderstation te Koekelberg.

Meerbeke, Het Rad, Leerbeek, Halle, Brussel (Vlasfabriekstraat), Diesdelle, Centrale Hut, Mont-Saint-Jean en Rixensart.

Al deze onderstations werken automatisch, met uitzondering van de twee belangrijkste te Molenbeek en te Laken. Het onderstation van Laken wordt op het ogenblik echter omgevormd en zal eendaags ook automatisch werken.

Het merkwaardige is dat deze 18 onderstations in parallel staan, hetzij rechtstreeks langs de lijn, hetzij door middel van kabels; wanneer een van hen uitvalt, wordt de stroom door een ander geleverd. 's Nachts worden alle stilgelegd met uitsluiting van het automatisch onderstation van Koekelberg (zie foto) dat alsdan gans het net voedt.

Om zich een gedachte te kunnen vormen van de uitbreiding die het elektrisch net in het Brussels heeft genomen, volgt hier een tabel met het stroomverbruik gedurende de laatste 20 jaar :

1933	13.000.000 kw.
1943	22.000.000 kw.
1953	23.210.000 kw.

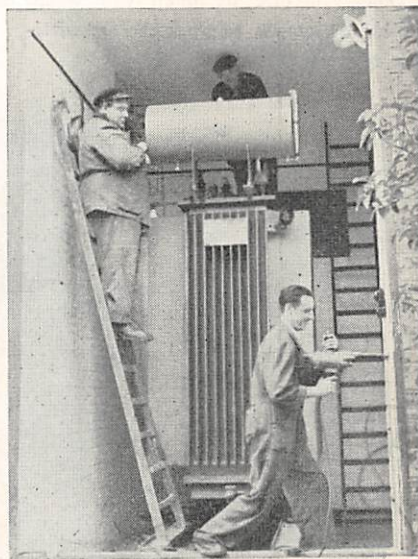
Ongetwijfeld gebruiken de motorrijtuigen type « N », alhoewel slechts met twee motors uitgerust, meer stroom dan de kleine twee-assige motorrijtuigen,

beeld oproept van de helse plaatsen, bevindt zich in een straat met een hemelse naam : Engelenberg. Dit onderstation levert 's nachts, wanneer de 17 andere rusten, de stroom voor het buurtnet van de hoofdstad.

Wij hebben er de Heer Limpach ontmoet. Deze beambte trad in dienst bij de Maatschappij in 1915 en kende achtereenvolgens als gewestelijk Directeur de Heren Leroy, E. Valcke, Téléphore Cuvelier en de huidige Directeur J. Cuvelier.

Ruim twintig jaar bewoont hij het huis palend aan het onderstation in de Stevensstraat te Laken. Daar zagen wij de monteerder Rasschaert en zijn twee helpers aan het werk; de monteerder Christens was afwezig. Deze ploeg heeft werk op de plank, nl. het demonteren van een oude eenankeromvormer C.E.B. om hem te vervangen door een automatisch onderstation S.E.M. met twee kwikdampgelijkrichters van 1000 ampères; de tweede eenankeromvormer wordt in reserve gehouden voor de wereldtentoonstelling op de Heizel in 1958. De feeders, voortkomend van de buiten dienst gestelde onderstations in de provincie, zullen opnieuw gebruikt worden, met dien verstande echter dat de stroom geen enkel ogenblik zal onderbroken worden.

Wanneer men de ingewikkeldheid van de uit te voeren montages ziet en



Montage van een transformatorcel in het onderstation te Laken. Op de ladder Rasschaert, chef-monteerder; op de transformator, Van Buggenhout; rechts, Koklenberg.

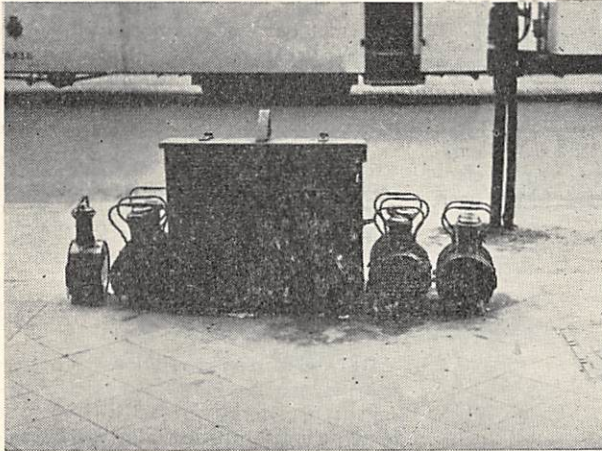
De lampenist van de stelplaats Kuregem

De nevenstaande foto toont de agent Walravens in zijn « lampenkliniek » van de stelplaats Kuregem.

Want ook nu nog vertrouwen de spoorwegen van gans de wereld op deze goede oude petroleumlamp, opdat de standlichten van hun treinen ononderbroken zouden functionneren.

Het onderstation mag uitvallen, de batterij uitgeput, maar bij duisternis moet het rode achterlicht, dat de veiligheid van onze treinen verzekert, zowel op eigen bedding als in bestrating, blijven branden.

Wat wij willen doen uitschijnen is, dat in een vervoermaatschappij meer



Het buurtspoorwegnet vergt iedere dag het behandelen van honderden lantaarns : reinigen, aanvullen met brandstof en het snuiten van de wick, want het onverwacht uitdoven tijdens de reis kan een ongeval verwekken.

(Foto Bazin).

nog dan eiders, iedere taak zijn belang heeft en dat, vooraleer de wattman de kontrollor kan bedienen, verscheidene stielmannen ook hun bekwaamheden in toepassing moeten brengen.



De Dienst van de Luchtlijnen in het Brusselse

De dienst « ladderwagens » is op het ogenblik gehecht aan de stelplaats van de Vandermeerenstraat en staat onder de orders van de Heer Steppé, toezichter eerste klas.

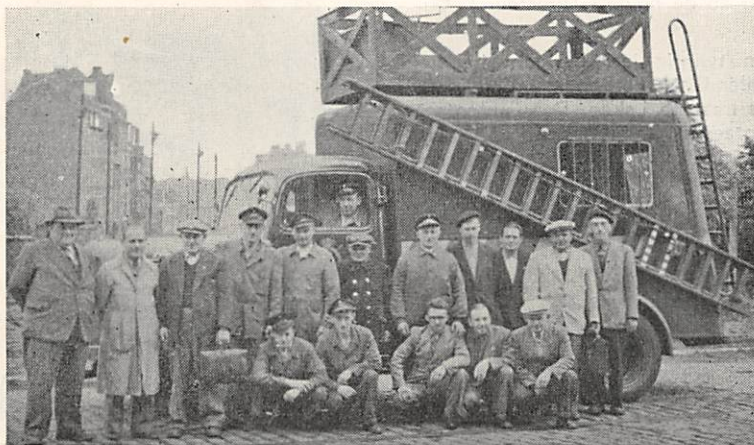
Gezien de uitgestrektheid van het electrisch net van de hoofdstad, het druk verkeer en zekere belangrijke gemeenschappelijke lijnen met de T.I.B. is er dag en nacht een ladderwagen en een brigade van drie personen van wacht om bij de eerste telefonische verwittiging te vertrekken.

In werkelijkheid bestaat deze bestendige dienst uit een wachtbrigade in dienst gedurende elk van de 3 prestaties t.w. van 7 tot 15 uur, van 15 tot 22 uur en van 22 tot 7 uur; gedurende de dag is er een dubbele wacht van 7 tot 15 uur en van 15 tot 22 uur, n.l. een « herzieningsbrigade », die steeds aan het werk is op een plaats van het net dat telefonisch gemakke'lijk te bereiken is.

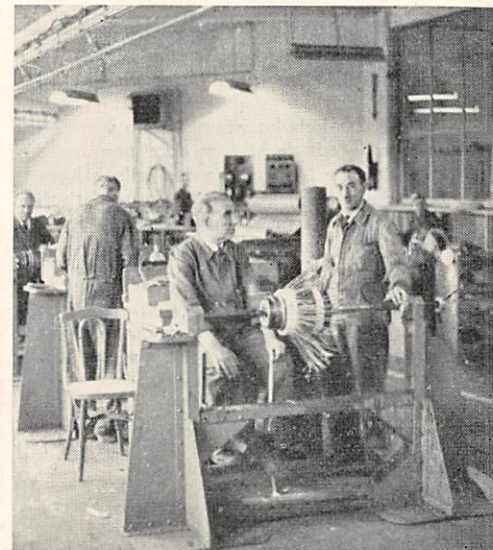
Indien er zich tijdens de afwezigheid van de wachtbrigade een ongeval voor-

doet, wordt onmiddellijk op deze « herzieningsbrigade » beroep gedaan. Zij vormt dus in werkelijkheid een tweede wachtbrigade.

Ten titel van inlichting vermelden wij dat in 1953 de wachtdienst 371 maal dringend werd opgeroepen om verschillende storingen op de lijn te herstellen, nu een ingcebukte paal, dan een gewoon defect aan een automatisch signaal.



De van dienst komende en de aflossende ploeg verzamelden zich voor de stelplaats van de Vandermeerenstraat.
Van links naar rechts : J. Steppé, C. Vander Cappellen, A. Van den Houden, F. Van Den Abeele, alle drie brigadiers ; G. Malderie, L. Herteleer, M. Walravens, brigadier ; H. Willems, E. De Velder, F. Thielemans, brigadier, J. d'Haen ; aan het stuur : J. Vandenhoek ; gehurkt : B. Van Bondt, L. Bellemans, J. Deschmidt, G. Vanden Hoek en A. Van Everbroek.



In de bobinagewerkplaats : Th. Roulier, brigadier van de bobinage en M. Lession, brigadier van de electriciens.

Dienst Weg en Werken van Brabant

■ ■

De Dienst Weg en Werken moet er voor zorgen dat het buurtspoorvervoer met een maximum van comfort, snelheid en veiligheid gebeurt, zo voor onze reizigers als voor de weggebruikers en dit wegens de aanwezigheid op verschillende plaatsen van onze installaties in het wegdek.

De Dienst moet waken over de bestendige goede staat van de baan en zijn aanhorigheden, ze herstellen en hernieuwen. Anderzijds, volgens toepassing van het lastkohier, heeft de vergunninghouder het onderhoud van de bestrating in de « tram-zone », ten zijnen laste, wat overeenstemt met een breedte van 2,20 m. enkel spoor en 5,10 m. dubbel spoor.

Voor het elektrisch buurtnet van de uit Brussel vertrekkende lijnen vertegenwoordigt dit onderhoud :

Electrische spoorlijnen in bestrating : 175 km.

Electrische spoorlijnen op eigen bedding : 231 km.

Vierkante meters bestrating : 380.000m² of 16.770.000 kasseien.

Wissels : 1.023.

Roosters : 650.

Tussen deze wissels zijn er die tweemaal per dag moeten nagezien worden, andere tweemaal per week.

Tot vóór 10 jaar diende al het werk door onze baanwerkers met de hand te worden gedaan. Heden worden de voornaamste werken mechanisch uitgevoerd : opbreken, omhakken, opvullen, boren, aanstampen en slijpen. Deze werken worden beter uitgevoerd en met een grotere snelheid ; dus meer effectief werk in minder tijd.

Hierdoor verminderde het aantal baanwerkers in de Groep Brabant, tijdens de vijf laatste jaren, tot meer dan 10 % van het effectief, terwijl, dank zij de verhoging van het rendement, het programma van onderhoud en hernieuwing, behouden bleef.

Wat sommige « automobiël-magazines » ook schrijven mogen, geregeld kan men vaststellen dat op zekere wegen de weggebruikers bij voorkeur de « tram-zone » berijden, omdat haar asfaltering beter bereikbaar is dan de eigenlijke steenweg.

OPGELET.

Toezichters, ontvangers en wagtmeesters weest op uw hoede.

De nieuwe wegcode laat de automobilisten toe een stilstaande tram langs de linkerkant voorbij te rijden.

Weest dus voorzichtig wanneer U langs de voorzijde van een tram de straat wilt oversteken.

De nieuwe autoplaten.

De nieuwe autoplaten van de openbare diensten dragen de letter P. Aan de N. M. V. B. werd de reeks 1.000 P. tot 1.999 P. toegewezen die bijgevolg zal gebruikt worden voor al haar motorrijtuigen op de weg.

Kampioen in het Korporatief Verbond

Tijdens het seizoen 1953-1954 heeft de voetbalploeg van de Eloystraat te Kuregem-Brussel zich schitterend onderscheiden door de eerste plaats te veroveren in de afdeling 2 C van de U.B.R.A.S.C.O.

Wij houden er aan onze Brusselse vrienden dubbel geluk te wensen. Vooreerst omdat zij, naar wij menen, de enige nog bestaande N.M.V.B.-voetbalploeg in het leven houden en vervolgens voor de toewijding welke de spelers van dit elftal aan de dag leggen voor het rechthouden van hun ploeg. Meer dan eens zijn zij 's Zaterdag van 4 of 5 uur uit de veren om hun dagtaak te volbrengen, en met moeite hebben zij de gelegenheid te eten of de tijd om naar huis te gaan en van klederen te veranderen. Om in dergelijke voorwaarden de voetbalsport te beoefenen is er een dosis moed en liefde voor de sport vereist.

Wij feliciteren al deze spelers voor hun mooie prestaties en wij wensen hen nieuwe overwinningen. Wij hopen eveneens dat zij voortdurend nieuwe ploegmaten zullen vinden tussen hun werkmakers.

Op Zondag 1 Augustus had in de eetzaal een sympathie-betoon plaats tijdens dewelke herinneringsmedailles werden uitgereikt aan de spelers. De h. Directeur Cuvelier en zijn medewerkers waren op deze bijeenkomst aanwezig evenals al de trouwe supporters, die zich hadden kunnen vrij maken.

Na het schenken van de erwijn, verliep het feest in een gezellige stemming.



Rechtstaande (van l. naar r.) Hayemal, Duchateau, Deweer, De Muyter, Praele, Rombout Jos. (Kapitein).
Gehurkt : Schelck, Rubais E., Bauters, Van de Putte, Rubais J.

TOERISME

• • •

De Toeristische Federatie van de Provincie Antwerpen (Schoenmarkt, 2, Antwerpen), zond ons drie mooi uitgegeven brochures, getiteld : « De Schelde en het Watertoerisme », « Het schone Hart van de Provincie Antwerpen », en « De Neten ». Vooral deze laatste brochure, die minder gekende plaatsen van deze provincie beschrijft, verdient alle lof, wegens de samenstelling en de prachtige foto's.

EERLIJK DUURT HET LANGST

• • •

Op 30 Augustus werd, in een rijtuig, door ontvanger Bracke Valère (stelpplaats Destelbergen) een brieven tas gevonden inhoudende 2.020 fr. Hij verwittigde aanstonds het bureel zodat de eigenaar zijn eigendom terug in ontvangst kon nemen.

Graag, maken wij melding van dit mooi gebaar en wensen wij de eerlijke vinder van harte proficiat.

ONZE ABONNENTEN

De abonnees op « Onze Buurtspoorwegen » en « Nos Vicinaux » blijven het tijdschrift trouw en hun getal groeit jaarlijks aan, al blijft hiervoor alle publiciteit achterwege.

Wij hebben er nu een zestigtal in België en een dertigtal in 't buitenland. De laatste ingeschreven bestemmingen zijn Berlijn, Cape Town (Zuid-Afrika) en Belgisch Congo.

De jaarlijkse abonnementsprijs voor de zes nummers bedraagt 25 fr. (30 fr. voor het buitenland), te storten op postrekening n^o 32.27 van de N.M.V.B., Wetenschapstraat, 14, Brussel.

DE MOOIE LOOPBANEN



Wauters E.,
nachtwaker
41 jaren dienst.
Gr. Brabant.

Ooms P.,
brigadier
47 jaren dienst.
Gr. Antwerpen.

Weckx J.,
geleider AR.
40 jaren dienst.
Gr. Brabant.

Wouters A.,
treinoverste
42 jaren dienst.
Gr. Brabant.

Philippe A.,
stationchef
44 jaren dienst.
Gr. Nam.-Luxemb.

Uitreiking van Eretekens te Gent op Zondag 25 Juli

En vijftigtal agenten, vergezeld van hun echtgenoten, waren uitgenodigd om hun burgerlijk ereteken in ontvangst te komen nemen in de foyer van de Nederlandse Schouwburg te Gent, waar zij op stemmige muziek werden onthaald.

Gelukkig initiatief want gewoonlijk heeft deze plechtigheid een zeer ceremonieel karakter, wat nog verhoogd wordt door de aanwezigheid van politie-agenten en brandweerlieden in groot ornaat! Aan de bestuurstafel hadden plaats genomen: de heer Cosyns, Hoofdingenieur - Groepshoofd, de heer Storms, Hoofdingenieur, de heer De Coster, Ingenieur, de heer De Moor, Technisch-Inspecteur, de heer Ossola, Diensthoofd en de heer Wybou, Diensthoofd.

Bij de aanvang van zijn toespraak maakte de heer Cosyns aan alle jubilarissen de beste wensen over van de heer Hoens, Directeur-Generaal, die allen persoonlijk heeft gekend tijdens zijn verblijf van 25 jaar in de Beide Vlaanderen.

« Deze morgen », vervolgde de heer Cosyns, « waart U allen fier en gelukkig naar Gent te mogen komen, en met reden, want de eretekens die ik U zal overhandigen voor Uw 35 en 25 jaren dienst zijn een bewijs van trouw plichtsbef en toegewijde medewerking ».

Hij dankte en feliciteerde de gehuldigen in naam van de N.M.V.B.

Vervolgens haalde de heer Hoofdingenieur herinneringen op, uit de « goeie oude tijd » van de stoomtram met zijn witte rookpluim, uit de periode van de spoorauto en uit de oorlogstijd, toen agenten en materieel paraat stonden om de bevolking te dienen.

Na een beeld te hebben opgehangen

van de naoorlogse jaren, leerde hij zijn aandachtige toehoorders dat een spoorlijn jaarlijks 40.000 fr. kost per kilometer hetgeen dus voor een gewone lijn van 25 km. een uitgave betekent van 1 miljoen fr. Wat in veel gevallen het leefbaar houden van de spoorexploitatie onmogelijk maakt. Hij verklaarde tevens dat de gelden voortkomend van het opbreken van lijnen en van de verkoop van de vrijkomende installaties gebruikt worden om nieuw materieel aan te kopen, hetgeen voor de gemeenten kapitaalverhogingen vermijdt. Hij herinnerde er eveneens aan dat Brugge het voorbeeld had gegeven van de stadautobusdiensten aan de andere groepen, en dat op het ogenblik overal, de agenten zegevierend uit de strijd gekomen zijn om hun bestaan te verzekeren en dit van hun familie en van de Maatschappij.

« Maar denk nu niet dat het broodje gebakken is », ging de heer Cosyns verder, en hij deelde mede dat de reorganisatie van de exploitatie in de groep der Beide Vlaanderen verder dient doorgedreven. Nopens menige hervorming hebben de betrokken gemeenten reeds hun toestemming betuigd. Verder sprak hij nog over de toekomst en onderlijnde dat de techniek steeds vorderingen maakt; aldus gaf hij in 't kort een voorstelling van de Gyrobus, die reeds in O. B. werd besproken.

De heer Cosyns eindigde zijn toespraak met de agenten insgelijks geluk te wensen omdat zij, twee jaar te reke, de beker voor de Veiligheid hebben gewonnen, en hij kondigde aan dat de resultaten voor 1954 het beste laten verhopen. Mevrouw Froyman, sociaal-assistente, en de heer Verbeke van Kortrijk deden een

ronde bij de echtgenoten om hen de twee prachtige bekers te laten bewonderen. Zij deden zulks op sympathieke wijze en maakten van de gelegenheid gebruik om de echtgenoten aan te sporen tot grotere belangstelling voor de geest van veiligheid bij hun man.

Bij de uitreiking van de eretekens werd van ieder jubilaris een foto genomen. Lekkere sandwiches en fijne sigaren werden tot ieders genoegen uitgedeeld en Mevrouw Van der Stelt zorgde er voor dat de vrolijke muziek geen ogenblik stil viel!

• • •

Burgerlijk Kruis 1^o kl. :

Thybaut R., dienstoverste — Van Ryckeghem U., dienstoverste.

Burgerlijk Kruis 2^o kl. :

Loncke G., stelplaatsov. 1^o kl. — Debyser A., ontvanger — Dehollander M., hoofdontvanger — Derre Ch., ontvanger — Lydou A., ontvanger.

Burgerlijke Medaille 1^o kl. :

Somerlinck J., keurwerkman.

Burgerlijke Medaille 2^o kl. :

Verschraegen E., wattman — De Smedt J., AB-geleider — Dondeyne H., wattman — Erauw O., wattman — Roets P., wattman — Vandergucht J., ontvanger — Vande Sande R., schrijnwerker — Van Hoorebeke G., wattman.

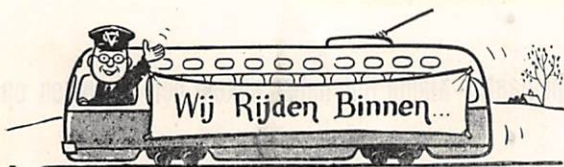
Burgerlijke Medaille 1^o kl. :

De Praitere F. — Van Steenkiste H.

Burgerlijke Medaille 3^o kl. :

Bruynooghe G., — Coppens O. — De Pauw J. — Devisschere O. — Jacobs T. — Lagast J. — Lamote K. — Meuleman M. — Moens E. — Scheirlinck R. — Seys L. — Turck N. — Verbeke H. — Wullepit M. — Allyns K. — Bacle Th. — Boone F. — Buysse M. — Carette K. — Deconinck J. — Destaebele A. — Engels A. — Janssens P. — Mahieu B. — Moerman A. — Soete A. — Steen A. — Stevens G. — Vandekerke T. — Vanneste L.

de Buurtspoorwegen



Agenten die op rust gesteld worden aan 65 jaar

MEI - JUNI 1954

Coenen Constant, hoofdontvanger 47 jaren dienst,	id.	Antwerpen.
Adriaensens Petrus, ontvanger . 34	id.	id.
De Fre Alfons, keurwerkman . . 49	id.	Vlaanderen.
Verfaillie Jules, machinist . . . 46	id.	id.
Ditellieu Arthur, baanwerker . . 35	id.	id.
Ghesquière Richard, geleider . . 32	id.	id.
De Meyer Ed., gesch. werkman . 31	id.	id.
Goret Victor, baanwerker . . . 35	id.	Henegouwen.
Demanet Benoit, geleider . . . 35	id.	id.
Philippe Albert, stationchef . . 44	id.	Nam.-Luxemb.
Finfe François, machinist . . . 34	id.	id.
Berger Léon, stationchef . . . 44	id.	Luik-Limb.
Sneyers Jean, machinist . . . 32	id.	id.
Fauconnier Louis, baanwerker . 26	id.	id.
Wouters Aug., hoofdtreinwachter 42	id.	Brabant.
Wauters Egide, nachtwaker . . 41	id.	id.
Weckx Jean, AR geleider . . . 40	id.	id.
Lebrun Joseph, baanwerker . . 28	id.	id.
Courbet Henri, gesch. werkman . 18	id.	id.

Een
weder-
varen
van
controleur
Speurneus



S. — Ik ben nog gans onder de indruk van een droevige geschiedenis, mij verteld door de agent die zich bezig houdt met de ongevallen overkomen aan reizigers.

O. — Zulke gevallen ken ik ook. Maar er zijn er andere waar men te doen heeft met veinzers.

S. — Inderdaad. Ik zou nochtans niet graag met deze functie belast worden. Nu eens moet men van zijn hart een steen maken en koudweg de Reglementen toepassen, en een ander maal moet men vol argwaan zijn voor diegenen die moedwillig overdrijven in wat hun overkwam.

O. — Dit doet mij denken aan een loense maar behendig ineengestoken zaak, die echter zoals gewoonlijk eindigde voor de rechter.

Het was te Napels. Sluwe bendeleiders organiseerden, op bepaalde plaatsen, ongevallen op tramrijtuigen.

S. — O, ja. Dat las ik ook in het dagblad. Er kwamen voorafgemaakte kwetsuren bij te pas, omgekochte advocaten, acrobaten die op levensgevaar af het ongeluk veroorzaakten, enz. Maar het zaakje lekte uit wanneer de Verzekeringsmaatschappijen vaststelden dat zij zo dikwijls vergoedingen te betalen hadden aan dezelfde personen.

O. — Napels zien en dan sterven, zei men vroeger.

S. — Maar nu zien de Napolitanen de dood van nabij om zich nadien een vergoeding te doen toekennen! En zeggen dat ik zelf bijna verongelukte. In de stelplaats had een agent zijn fiets zo maar op 't goed geluk af ergens tegen gezet zodat ik over het achterwiel hals over kop tussen de andere goed overgehangen fietsen terecht kwam.

O. — Toch geen erg zeker?

S. — Neen, maar goed dat ik op de grond zat, want er waren redenen genoeg om omver te vallen. Juist vóór mijn neus bengelde een loshangende remkabel, rechts, een achterspatbord zonder rode reflector, wat verder een langs alle kanten beplakte band, en links een wiel met slechts één remblokje.

O. — Ik vermoed al waar ge naartoe wilt.

S. — Wel ja. Het was de eerste maal dat ik van dichtbij kon vaststellen, hoeveel arbeiders naar hun werk rijden op een soort doodskist.

O. — Ik heb de indruk dat er nog te veel mensen zijn die vergeten dat de Wegcode niet alleen door de autobestuurders moet gelezen worden, en dat hun eigen veiligheid dikwijls afhangt van het kennen en onderhouden der verkeersreglementen.

S. — Wat mij betreft, ik houd er van vol te houden tot de laatste rit en dan mijn ereronde te doen onder het applaus van mijn collega's...

O. — Chef, gij zijt een voorzichtig mens, maar ik heb de indruk dat ge U te veel hebt laten beïnvloeden door de reportages van de Ronde.

De lijn Gent-Zomergem

De aanleg van deze lijn werd begonnen in 1886 en nog hetzelfde jaar werd zij in dienst gesteld.

De exploitatie werd op 21 April 1898 toevertrouwd aan de T.E.G. (Gentse Tramwegen). Een der voorwaarden bepaalde dat deze overeenkomst een einde zou nemen op hetzelfde tijdstip als deze van de buurtlijn Gent-Merelbeke.

De electricatie had plaats in drie stadiën:

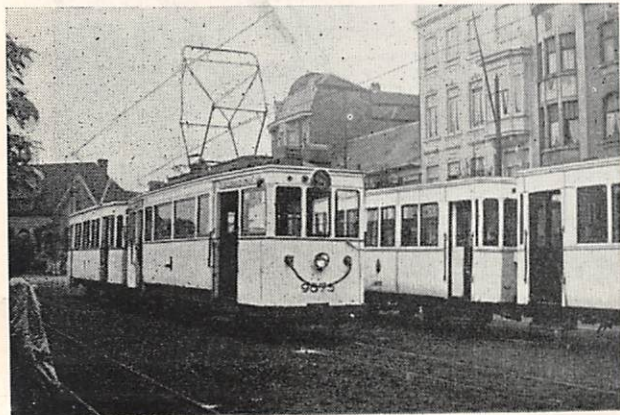
— van Gent (Palingshuizen) naar Lovendegem op 1 November 1930;

— van Lovendegem naar Zomergem op 29 Maart 1931;

— van Gent (St-Pieters) naar de Palingshuizen op 9 Mei 1931.

De lijn heeft een lengte van 12 km. 800 en het rollend materieel is eigendom van de N.M.V.B.

De pachtovereenkomst is thans ten einde en de N.M.V.B. neemt de exploitatie over. De dienst Gent-Zomergem werd met deze van Gent-Nevele samengekoppeld wat een besparing van materieel en personeel ten gevolge heeft.



Sedert verscheidene jaren exploiteerde de T.E.G. de lijn Gent-Zomergem met 3-assige motorrijtuigen. Het park omvatte 6 rijtuigen van dit soort genummerd van 9.874 tot 79 en twee motorrijtuigen met goederenafdeling (10055 en 10056) eveneens met 3 assen. De foto toont de 9375 van deze lijn.

De eerste elektrische buurtlijn bestaat 60 jaar !

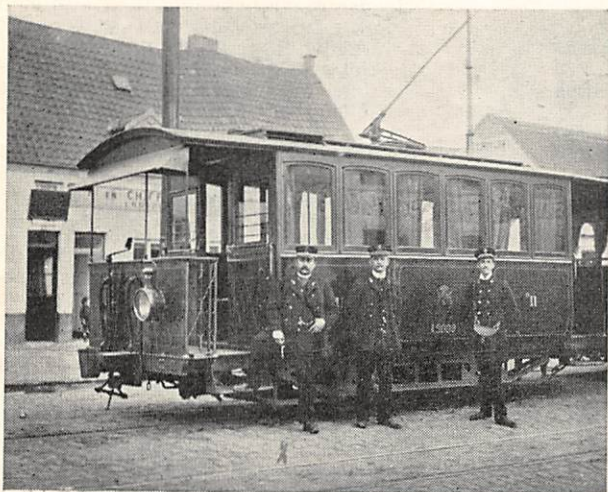
1894 - 1954

Twee vaste klanten van de buurtlijn Rouppeplaats - Kleine Hut halen enkele herinneringen op

De buurtlijn Rouppeplaats — Kleine Hut was gedurende vele jaren voor de Brusselaars en de inwoners van St-Gilles de enige verbinding naar het Ter Kameren Bos (kant van de Longchampaan) en het Zoniënbos.

Hoeveel families zijn niet vervoerd geworden met de « tram van 't Bos », zoals de buurtlijn werd genoemd die naar het « Pelouse des Anglais », het ravijn en de bekende nog altijd bestaande instellingen reed : Laiterie, Trianon, Chalet Robinson, Moeder Lambic...

Vooraf tijdens de zomermaanden, op de Zon- en feestdagen, was er een grote toeloop ; de dienst werd



De « tram van 't Bos » gefotografeerd enkele tijd na de opening van de lijn ; er was nog steeds geen windscherm maar wel reeds een luchttrem aangebracht. Binnenin waren twee grote elektrische vuren geplaatst en, naar het schijnt was het er zodanig warm dat de deur op een kier moest gezet ; maar ondertussen bevroor de wattman aan zijn stuurpost.

dan versterkt en om de 3 1/2 minuut was er een vertrek, niet alleen vanaf de Rouppeplaats (hier werden de reizigers gekanaliseerd om het dringen te vermijden) maar ook vanaf de Cité Fontainas, waar een wijkspoor lag, en de Loixplaats. De trams, welke van deze twee laatste plaatsen vertrokken, reden slechts tot aan « Vert Chasseur ».

Hoeveel herinneringen zijn aan deze lijn verbonden ! Voor wie nu zestig jaren achter zich heeft, roepen volgende benamingen allerlei beelden uit 't verleden op.

« Ma Campagne », de kleine gezellige uitspanning op het kruispunt dat nog steeds die naam heeft behouden : de wijk « Ten Bosch », die allengs uitbreiding nam ; het plein Berkendael, de uitgestrekte zavelvlakte waar de kleuters naar hartelust konden ravotten en dan de oude gekende herbergen met hun typische en veelzeggende uithangborden : l'Ancienne Bascule, waar de schutterswedstrijden plaats hadden, le Vieux Roi d'Espagne, met zijn grote tuin, Moeder Lambic, die ook langs het Ter Kameren Bos te bereiken was en dan, aan het eindpunt van de lijn zelf, de hoeve « Saint-Hubert », waar geleiders en ontvangers zich in de gastvrije keuken thuis voelden.

★★

De sectie gelegen tussen de Rouppeplaats en het gehucht « Vert Chasseur » (6 km.) werd van 1 Octo-

ber 1891 af met stoomtractie geëxploiteerd. Onderbroken op 1 November werd de exploitatie definitief hernomen op 6 Februari 1892 (1).

De eerste proeven met de elektrische tractie hadden plaats op 19 Mei 1894 en de officiële inhuldiging op 5 Juni 1894. Het was de eerste elektrische buurtlijn en bij deze gelegenheid werd de lijn van « Vert Chasseur » af verlengd tot aan de Kleine Hut. De elektrische dienst werd onderbroken op 14 Juli en voorgoed hervat op 1 October 1894.

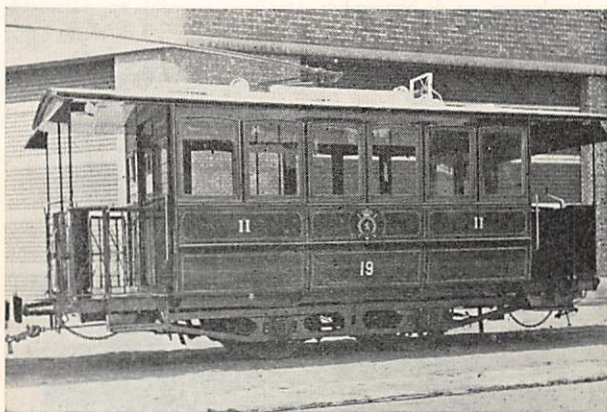
De pachtende maatschappij was de « S. A. pour l'Exploitation du chemin de fer vicinal de Bruxelles à la petite Espinette et ses extensions ». Het woord « extensions » (uitbreidingen) had zijn reden van bestaan daar de lijn in 1910 verlengd werd tot aan de Midden Hut, waar zij uitliep op deze van St-Genesius - Rodé naar Waterloo.

Een andere, meer belangrijke uitbreiding, was deze naar het Observatorium in 1913.

Tot aan de Diesdelle werd het dubbel spoor in het midden van de steenweg gelegd, met wijksporen aan de herten Longchampaan en « Vert Chasseur » ; vanaf de Maarschalkaan (Fort Jaco) was het enkel spoor op afzonderlijke bedding, met een zijspoor aan de Van Beverstraat. Aan het eindpunt van de Kleine Hut bevond zich een manoeuvrespoor en een ontriggelingsnaad in de richting van Brussel. Op het deel op afzonderlijke bedding drongen de houten palen, voorzien van een mastarm en consoles in T ijzer, 1,70 m. in de grond. Bij het aanleggen van het dubbel spoor tot aan de Midden Hut werden deze palen door ijzeren vervangen.

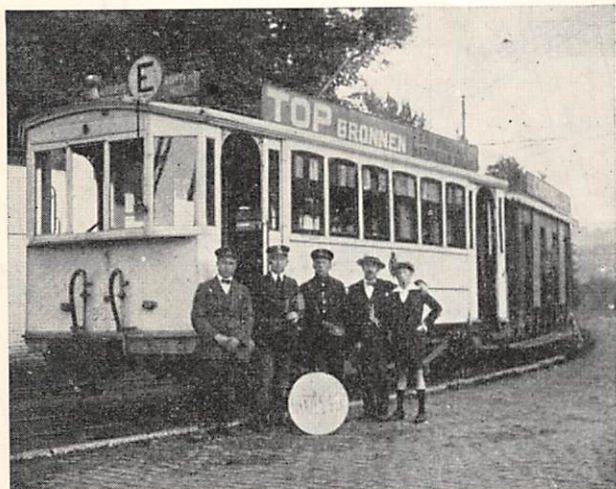
Wij hebben het electrisch materieel in de beginperiode van deze lijn gekend : de motorrijtuigen en aanhangwagens met smalle balcon, waar de reizigers, blootgesteld aan alle weersomstandigheden, zich zo goed en zo kwaad het ging tegen regen en sneeuw trachten te beschutten door hun regenscherm te openen, die meer dan eens omsloeg. En niemand klaagde ; het goed humeur hield steeds de bovenhand.

De geleider beschikte slechts over een handrem, maar later werd dit materieel voorzien van een luchttrem. De lucht werd geleverd door een zuiger, die door een van



Werkhuis Kuregem heeft de motrice nr 19 en haar aanhangwagen in hun oorspronkelijke staat hersteld. Dit op zijn paasbest uitgedoste oude trammie kan zich op eigen krachten voortbewegen, maar moet zich ook tevreden stellen met de oorspronkelijke handrem om te stoppen ! (Foto R. Pletinckx).

de assen van de aanhangwagen in beweging werd gebracht; een alleen rijdend motorrijtuig had dus slechts een handrem ter beschikking daar de elektrische rem nog niet bestond.



De 9006 aan de terminus te St-Genesius-Rode.

Tweemaal per dag werd een pakwagen aangehaakt voor het vervoer van stukgoederen.

★★

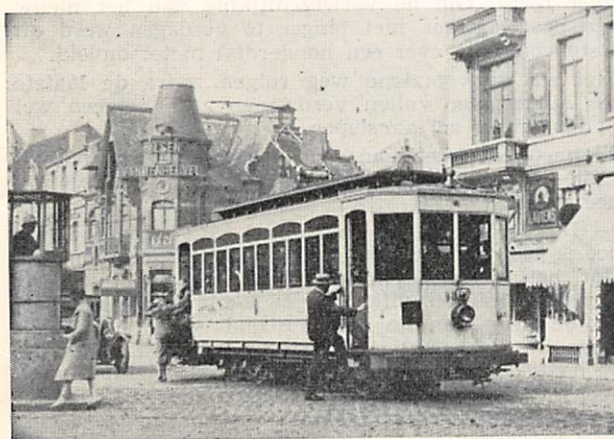
Hier volgen enkele algemene bijzonderheden betreffende

HET MATERIEEL.

De eerste 24 motorrijtuigen (24 zitplaatsen — 2de klasse — dwarse banken) droegen de nummers 1 tot 24; later werden deze veranderd in A 9001 tot 9024. Zij waren voorzien van twee lantaarns.

Naast de gesloten (langse banken — 2 afdelingen — 1ste klasse van achter) en open aanhangwagens waren er eveneens 15 aanhangwagens (A8701 tot 8715) met balkons, meer gewaardeerd door de ouders daar zij geen gevaar opleverden voor de kinderen. De twee kleine pakwagens voor het stukgoedenvervoer droegen de nummers A2465 en 2466.

Het meerendeel van deze eerste motorrijtuigen werden reeds afgebroken, anderen worden gebruikt voor het manoeuvreren in de stelplaatsen of voor de dienst van Weg en Werken. Een er van (n° 9024) werd veranderd in ladderwagens met centraal beweegbaar platform en twee trolley's.



Een tram van de serie « Bogota » gefotografeerd te Oostende na dienst te hebben gedaan op Brussel - Kleine Hut.

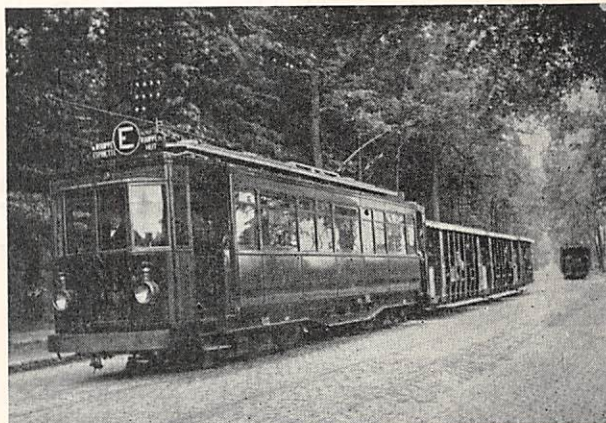
Nieuwe motorrijtuigen (2 afdelingen, langse banken), altijd voorzien van twee lantaarns en geschilderd in donkergroen met witte banden werden later ter versterking toegevoegd :

- rond 1910 : 10 tweassige rijtuigen (n^{rs} 9252 tot 9261);
- rond 1911/12 : 3 tweassige rijtuigen (n^{rs} 9378 tot 9380).

Vervolgens :

- de 9544 (licht geel) en
- de 9546 (granaatkleurig)
- 6 bogierijtuigen genaamd « Bogota » (n^{rs} 9623 tot 9628); deze laatste werden, na dienst te hebben gedaan op het stadsnet van Oostende en op de kustlijn over de dorpen naar Den Haan, onlangs gemoderniseerd en veranderd in bogieaanhangwagens (huidige nummers 19450 en volgende) en rijden nu op de lijn De Panne — Het Zoute.

In 1910 werd op het baanvak St-Genesius-Rode - Hut - Waterloo een eerste proef gedaan met een automotrice met recuperatievermogen; zij gaf echter niet de verwachte resultaten, daar de toenmalige benzinemotors niet aan de vereisten voldeden voor hun gebruik op het spoor. Deze benzo-electrische rijtuigen werden gestald in een stelplaats in de omgeving van de Midden Hut. Dit



Een van de eerste twaalf elektrische bogierijtuigen « Titanic » genaamd waarschijnlijk omdat in die periode de « Titanic », alsook de « Lusitania » de toenmalige grootste pakketboten, de « Blaute Wimpel » veroverden voor de snelste overtocht van de Atlantische Oceaan. Deze rijtuigen brandden af in de stelplaats van Haacht; van de enkele nog bruikbare chassis heeft men goedertractors gebouwd.

materieel bestond uit een rijtuig met twee assen (9336) en acht bogierijtuigen (9407 tot 9410 en 9426 tot 9429) in die periode « Titanic » genaamd; later werden zij allen veranderd in motorrijtuigen.

A. DARMS en L. MICHIELS.

(¹) De eerste proeftram op de sectie Rouppeplaats - Anderlecht (Onderwijsstraat) reed op Zaterdag 27 Juni 1891 en de exploitatie van deze lijn nam de volgende Zondag een aanvang, als verlenging van de lijn Brussel - Edingen. De lengte van deze lijn bedroeg 1,600 km.

De gemeente Anderlecht verloor also het voordeel van een eindstation en uitte scherpe protesten in verband hiermede.

De dienst Brussel (Rouppeplaats) - Vert Chasseur werd voorlopig geopend van 1 October tot 2 November 1891 (stoom).

De definitieve indienststelling van deze sectie had plaats op 6 Februari 1892 (stoom).

De Buurtspoorwegen

te

OOSTENDE

Men weet dat de lijnen langs onze kust en het lijnennet van de stad Oostende geëxploiteerd worden door een pachtende Maatschappij. Haar Exploitatiedirecteur, de heer H. van Ypersele de Strihou, heeft ons welwillend een uiteenzetting laten geworden over de wijzigingen in het tracé der buurtlijnen in de stad Oostende. Deze belangrijke werken, wij mogen het wel verklappen, werden ontworpen en voorbereid gedurende de oorlog 1940-1945 door de h. van Ypersele de Strihou zelf. Hij is dan ook de geschikste persoon om ons hierover nadere inlichtingen te bezorgen.

Gedurende de maanden Mei en Juni, was de dienst Weg en Werken van de kust druk in de weer om vóór 't begin van het seizoen de belangrijke wijzigingen, voorzien op de trajecten van de lijnen Oostende - De Panne en Oostende - Knokke op hun doorgang te Oostende, tot een goed einde te brengen.

Het gaat hier over de verwezenlijking van een ontwerp dat opgevat werd in het geheel der grote stadswerken die te Oostende moeten uitgevoerd worden. Deze werken omvatten onder meer het aanleggen van een steenweg ter verbinding van de terminus van de car-ferry Londen - Istanboel met de autosnelweg Brussel - Oostende, het inrichten van een haven voor yachten en de bouw van nieuwe sluisen in de nabijheid van de zeehaven. De wijzigingen, die in de omgeving van de dokken aan te brengen zijn, veronderstelden het uitbreken van de sporen van de lijn naar De Panne, vóór het wachthuisje van Oostende-Kaai, en het afbreken van dit wachthuisje zelf. Er moest dus voor onze kustlijn een nieuw tracé gevonden worden, dat geen omweg betekende en ook zo dicht mogelijk bij het groot-spoorstation bleef. Er bestaat immers, te Oostende, vooral tijdens het seizoen, een belangrijke uitwisseling tussen reizigers van het groot spoor en de buurtspoorweg.

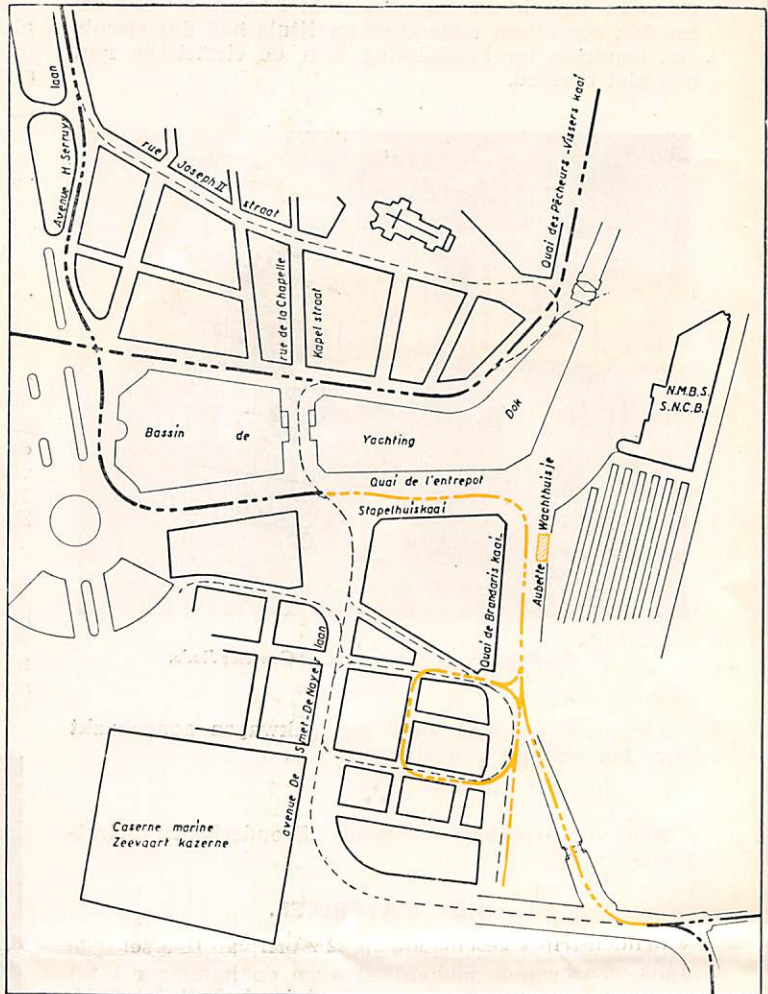
Allerlei ontwerpen, die steunden op 't gebruik van de bestaande wegen, werden ingestudeerd. Maar dit leidde tot een kronkelend tracé dat voor het verkeer in 't algemeen bijster weinig interessant was. Zo ontstond het idee een helling te bouwen palend aan de inrichtingen van het groot spoor, om aldus een rechtstreekse verbinding tot stand te brengen met de grote bruggen die de spoorweg Oostende - Brussel en de zeesluisen overspannen (zie bijgaand plan).

Deze oplossing, die aanvankelijk wat te vooruitstrevend scheen aan sommige stadsarchitecten, werd eenparig goedgekeurd door de Algemene Raad van Bruggen en Wegen op 7 November 1945.

Maar verscheidene jaren moesten nog verlopen vooraleer tot verwezenlijking werd overgegaan, want allerlei moeilijkheden dienden nog te worden uit de weg geruimd.

Het ontwerp steunde op een nieuw tracé van het eerste dok, hetgeen het dempen van een kreek veronderstelde waarover de sporen moesten aangelegd worden. Er moest dus een veertigtal meter nieuwe kaaimuur gebouwd worden, hetgeen het Ministerie van Openbare Werken ten uitvoer bracht zonder te wachten naar de uitwerking van het geheel van het programma;

betonnen schuilplaatsen waren door de Duitsers opgericht op de plaats van de nieuwe inrichtingen; zij moesten afgebroken worden;



De gele lijn : nieuw tracé.
De vette lijn : behouden lijnen
De stippellijn : op te breken lijnen.

— de vroegere kaaimuur van het eerste dok vertoonde diepe barsten hetgeen het aanleggen der sporen op de voorziene plaatsen verhinderde;

— daar het tracé langs het dok moest verschoven worden om de hoofdleiding van de gastoevoer in Oostende te ontwijken, daagde een nieuwe hindernis op onder de vorm van een stadsgebouw (het Politiecommissariaat).

De herstellingswerken aan de kaaimuur zijn volop bezig, maar het gebouw dat dient afgebroken te worden voor de verbinding met de autosnelweg staat nog immer recht. Om de verwezenlijking van het nieuw buurtspoorwegtracé niet langer te verdagen werd dit laatste voorlopig over een honderdtal meter omleid.

Het zal de voorziene weg volgen zodra de laatste twee hinderpalen zullen verdwenen zijn, hetgeen wel niet lang meer zal aanslepen.

Wanneer men het plan goed nagaat, ziet men onmiddellijk de voordelen die voortspruiten uit het nieuwe tracé :

— De verbinding is rechtstreekser. Inderdaad het tracé is 360 m korter dan het vroegere. Bovendien vermijdt het verscheidene plaatsen waar het verkeer, tijdens het seizoen, uiterst ingewikkeld is — inzonderheid de brug van de Kapellestraat — en een reeks gevaarlijke kruispunten. Er worden weliswaar nog enkele hoofdstraten gekruist, hetgeen niet te vermijden is in een grote agglomeratie, maar deze punten zijn ruim genoeg en minder talrijk. Het voornaamste overigens, boven op de helling, is voorzien van een seininstallatie

— Het tracé volgt nergens meer de sporen van de stadstram.

— De twee halten Oostende-Kaai en Feysplaats (oud station) werden tot één verenigd.

— Het groot-spoorstation wordt beter bediend. De nieuwe halte ligt dicht bij dit station, de reizigers zijn niet meer verplicht een gevaarlijke steenweg over te steken. Vroeger moesten zij bovendien over een smalle en meestal druk begane en bereden draaibrug stappen. Wanneer bovendien de brug gedraaid stond, konden zij de voetbrug over de sluisdeuren gebruiken,

hetgeen maar weinig geprezen werd door de personen die snel duizelig worden.

De nieuwe inrichtingen omvatten een ruim en fraai wachthuisje, met tegels geplaveide perrons voor de reizigers en spoorinstallaties die het mogelijk maken reservematerieel te plaatsen en al de vereiste manoeuvres uit te voeren. Voorheen geschiedden deze laatste op de openbare weg; nu gebeuren zij buiten alle wegverkeer.
H. v. Y. d. S.

Aankoop van een nieuwe wegtrein

Wij hebben in N° 41 (November-December 52) van O. B. reeds uiteengezet, hoe het vraagstuk van het vervoer langs de weg van materieel van afgezonderde spoorlijnen naar de onderhoudscentra, in de Groep Luik-Limburg werd opgelost door de bouw van een tractor gekoppeld aan een sleepwagen van 12 meter lang.

Sindsdien is er ruim anderhalf jaar verlopen en intussen werden nog meerdere niet renderende lijnen opgebroken.

De Algemene Directie achtte het dan ook wenselijk een grote wegtractor te bouwen bestemd voor het vervoer langs de weg van spoorwegmaterieel.

De constructie van de truck werd toevertrouwd aan de S. A. Energie (Marcinelle), een in dit soort van materieel gespecialiseerde firma, en de tractor zelf met zijn windas werd geleverd door de firma Brossel. De « maiden-trip » geschiedde op 22 April van Brussel naar Luik waarheen de S. 10.066, een motorrijtuig type « N » met vier motoren, moest vervoerd worden. Het vervoer had 's nachts plaats en in de voormiddag deed onze tractor A. T. 553 zijn intocht op het plein van de Internationale Jaarbeurs te Luik, waar de constructeurs hem wensten ten toon te stellen. Indien wij met dit voertuig hadden kunnen deelnemen aan de nationale wedstrijd voor nuttige rijtuigen, ingericht door Touring-Wegenhulp op 8 Mei jl., dan hadden wij zonder twijfel een speciale prijs weggekaapt.

Dit wegvoertuig bestaat uit drie delen: de tractor

met een motor van 150 Pk., het laadplatform en de « achterbogie ».

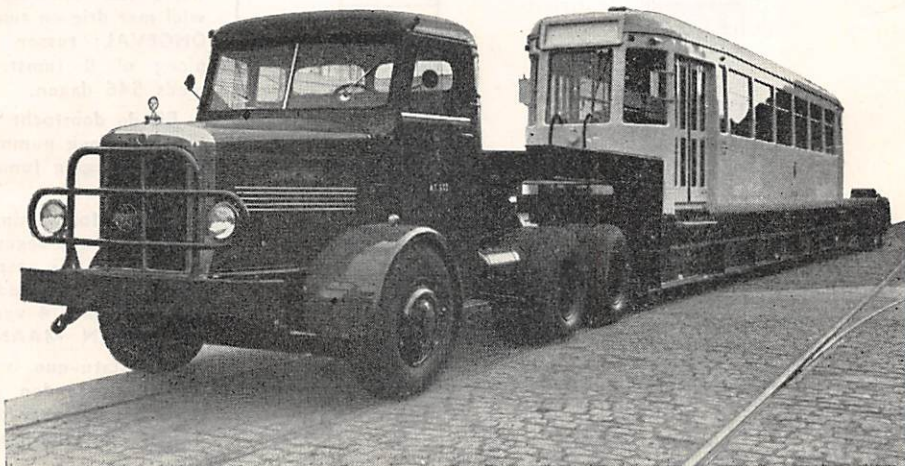
De manoeuvre met dit stel geschiedt als volgt : na de wegtrein tot in de as van de baan te hebben gebracht, wordt, met behulp van op de achterbogie gemonteerde hydraulische dommekrachten, een deel van het laadplatform neergelaten.

Alzo kan de achterbogie afgehaakt en het te vervoeren rijtuig rechtstreeks op het platform gebracht worden, hetzij door een mechanisch hijstoestel, hetzij door eigen middelen.

Nadat de achterbogie opnieuw haar plaats heeft ingenomen worden de draagbalken hydraulisch terug omhooggeheven.

Op te merken valt dat het tijdens het vervoer mogelijk is de wegtrein te leiden, door middel van een stuurinrichting op de achterste wielen. Gewoonlijk zal er zich een persoon op deze stuurpost bevinden om het nemen van de bochten te vergemakkelijken en ook voor de veiligheid op de weg.

Dit voertuig zal kunnen gebruikt worden voor het vervoer van nieuwe motorrijtuigen naar de groepen, alsook voor het verplaatsen van buiten dienst gestelde spoorauto's of van deze die naar de werkplaatsen moeten gezonden worden, en ook voor het vervoer van de verplaatsbare onderstations gebruikt op de geëlectriceerde netten.



Een les uit een dodelijk ongeval

Het personeelsblad van de Papeteries de Genval beschreef de bijzonderheden van een dodelijk ongeval dat in deze fabriek plaatsgreep.

Een werkmans wou een papiermachine reinigen terwijl deze IN WERKING was. Nochtans verbiedt het reglement zulks ten stelligste. Het slachtoffer werd door de machine gegrepen en...

Een weduwe, een weesje, de ouders, broers en zusters bewenen nu de afgestorvene.

De talrijke werkmakkers, die de begrafenis van het slachtoffer bijwoonden, konden met moeite hun ontroering verbergen. « Het is het noodlot », beweerden sommigen. « Als het uur gekomen is... » was het antwoord van anderen.

Welnu, neen! Duizend maal neen! Er is geen noodlot! Zulks is niet de les die wij uit die aangrijpende gebeurtenis moeten trekken. En het zijn trouwens ook deze woorden niet welke U tegen

uw werkmakker zoudt gezegd hebben, indien hij zich had kunnen redden.

De les van dit drama is eenvoudig en onweerlegbaar: niemand mag de voorschriften van de veiligheid overtreden.

U hoeft er niet beschaamd om te zijn een bril te dragen tijdens het slijpen, een helm op te zetten bij het verhandelen van hout en een masker bij het lossen van kolen.

U hoeft niet beschaamd te zijn een helm te dragen wanneer U per moto rijdt, te vragen de machine stil te leggen om ze te reinigen. Integendeel, het is de plicht van iedereen die bewust is van de verantwoordelijkheid die hij heeft tegenover zich zelf en tegenover de zijnen.

Geen zwakheid, ook niet de angst doet de veiligheidsvoorschriften naleven. Maar wel het gezond verstand. En het « karakter ». Het « karakter » om het voorbeeld te geven en om diegenen die nog niet begrepen hebben, ondanks het drama dat wij beleefden, tot bezinning te brengen.

Equipe N° Ploeg Nr	Anvers Antwerpen	Flandres Vlaanderen	Hainaut Henegouwen	Namur-Lux. Namen-Lux.	Liège Luik	Brabant	Limbourg Limburg
1	4 11	0 250	9 3	2 144	5 36	4 26	0 202
2	0 306	1 161	0 247	3 147	3 161	9 8	4 37
3	0 268	0 286	6 42	3 63	2 50		3 117
4	1 64	0 289	2 76	6 20	1 96	3 43	0 259
5	1 65	0 318	3 55	5 1	0 546	4 70	
6	2 42		1 142	2 27	0 509	0 188	
7	4 35	2 154	4 9		6 5	2 49	
8	1 52		2 43		3 57	0 546	
9			3 54		6 0	6 16	
10	4 1		7 16			1 89	
11	3 8		7 15			2 102	
12	3 64		3 97			9 6	
13			4 36			11 11	
14			2 109			7 13	
15			6 21			1 0	
16			8 0			3 7	
17			1 183			1 154	
18			5 128			0 212	
19						6 18	
20							
21			5 23				
Nombre d'accidents Aantal ongevallen	23	3	78	21	26	69	7

De Veiligheidswedstrijd

COMMENTAAR.

Terwijl de ploegen nog enkele ritten hebben af te leggen werpen wij even een blik op het aanplakbord.

In de reeks « grote werkhuisen » stellen wij vast dat dit van Limburg nog steeds drager is van de gele trui met 202 dagen zonder werkongeval. Alle andere ploegen kregen reeds een slag van de hamer! Maar deze van de Vlaanderen zijn recht op de pedalen gaan staan en deden een flinke remonte.

In de andere reeks zijn de Vlaanderen de Antwerpenaren netjes voorbij gestoken; inderdaad de ploegen nummers 1-3-4-5 van de Beide Vlaanderen zijn fier over DE NUL, die in de linkerhoek van hun rugnummer prijkt! En de ploeg nummer 5 telt reeds 318 dagen zonder ongeval.

De ploegen van Brabant en de rood-witte van Antwerpen hangen wiel in wiel met drie en twee ploegen ZONDER ONGEVAL; tussen deze totaliseert de ploeg n° 8 (omstreken van Brussel), reeds 546 dagen.

Bij de doortocht wordt ook gewezen naar de ploeg nummer 2 van Henegouwen (beweging Jumet en Chatelet) met 247 dagen.

Luide toejuichingen begroeten te twee Luikse ploegen; op hun rugnummer lezen wij respectievelijk 546 en 509 dagen. Onmiddellijk volgt dan de ploeg nummer 4 van Limburg met BIJNA NEGEN MAAND zonder ongeval.

Het statu-quo is te voorzien tijdens de zomermaanden en de verlofperiode maar opgelet voor de laatste ritten gedurende de wintermaanden.

★

De Algemene Dienst voor Veiligheid

te BRUSSEL

Enkele jaren terug, drukte de heer Voorzitter van de Raad van Beheer, Graaf Louis de Lichtervelde, zich in een eindejaarstoespraak uit als volgt :

Het ogenblik is gekomen om méér bekommernis te tonen voor het sociaal aspect van de zaken. Wetenschappelijk inrichten is, in eerste instantie, er met alle middelen naar streven de arbeider te plaatsen in de best mogelijke voorwaarden van veiligheid en werk, waar ook dit werk uitgeoefend wordt, het weze in onze werkhuizen, langs de lijn, op de trams, in het bureel.

Uit dit programma ontstond o.m. de zo ernstig opgevatte preventieve actie tegen de arbeidsongevallen, waarover onze Maatschappij terecht fier mag zijn wanneer de huidige resultaten worden beschouwd.

Er kan geen twijfel over bestaan dat de behaalde successen op dit gebied — successen die we reeds meermalen met een zekere trotsheid aanhaalden — zeker geen gevolg zijn van het toeval, maar wel te danken zijn aan de breedopgevatte campagne van de organisatie, die bij ons tot stand kwam in 1948 en waaraan wij — is zulks nog nodig? — nogmaals een bijzondere hulde willen brengen.

Ook zullen onze lezers, die allen medewerkers zijn van de behaalde zeges:alen op het gevaar en zijn noodlottige gevolgen, graag vernemen hoe deze organisatie voor meer veiligheid, gezondheid en verfraaiing van het werkmidden samengesteld is en functioneert.



Links, de h. Follon, en rechts de h. Courtens.

Op het **nationaal plan** hebben wij vooreerst een Algemene Dienst onder voorzitterschap van het Hoofd van de Algemene Dienst, bijgestaan door een adjunct, twee afgevaardigden per Exploitatiegroep, en twee afgevaardigden voor het Hoofdbestuur.

Op het **plaatselijk plan** bestaan er Veiligheidscomité's ten getale van één per Exploitatiegroep. Ieder Comité is onderverdeeld in vier subcomité's : Exploitatie, Weg en Werken, Werkhuizen, Bedienden, alle voorgezeten door de Groepoverste.

Naast deze ruime organisatie, heeft de Nationale Maatschappij, in Februari 1947, een aan de Algemene Inspectie gehechte Dienst voor Veiligheid ingericht, die verzekerd wordt door twee technisch-ingenieurs, belast met het administratief en statistisch werk van de dienst en met het toezicht over de

toepassing van de nieuwe wetgeving in zaken van Veiligheid, d.i. het Algemeen Reglement op de arbeidsbescherming.

« Onze Buurtspoorwegen » heeft een interview van deze twee verantwoordelijken willen afnemen in het bureel dat hen in het Hoofdbestuur is voorbehouden.

De agenten in 't Vlaamse land kennen goed de rijzige gestalte van de H. Follon, en in Wallonië is de H. Courtens zeker geen onbekende. Maar de bedienden van het Hoofdbestuur zijn zo gewoon hen, door het grote glazen venster van hun bureel, zij-aan zij te zien werken en hen samen het gebouw te zien verlaten, dat men hen wel zou kunnen vergelijken bij de twee onschiedbare detectives uit Kuifje's avonturen!

En ja, het gebeurt weleens dat zij als detective optreden bij de weder-samenstelling van een ongeval, omdat

zij er absoluut aanhouden de ware toedracht, de werkelijke oorzaken te kennen, om er dan de regels te kunnen uit afleiden die identieke ongevallen moeten voorkomen.

't Was in 1946 dat de H. Follon bij de Buurtspoorwegen werd aangeworven na zijn diploma behaald te hebben in het Gramme-instituut te Luik. Een stage in werkhuis Destelbergen bracht hem in contact met de dagelijkse problemen van de exploitatie. Later volgde hij de lessen van veiligheidshoofd bij de A.I.B. en werd hij belast met de nieuw opgerichte Veiligheidsdienst.

Kort daarop, kwam de H. Courtens een deel van het werk overnemen. Deze laatste, eveneens oud-leerling van het Gramme-instituut, had reeds enkele jaren « tram »-ondervinding, vermits hij bij de Luikse (T.U.L.E.) en Gentse (T.E.G.) tramwegen had gediend, vóór-aan bij het Hoofdbestuur der N.M.V.B. te worden benoemd na een stage in het werkhuis te Assebroek.

Zonder argwaan te koesteren over ons inzicht hebben beide collega's ons gediend al de plans, kaarten en statistieken uitgelegd waarmede hun bureel als 't ware behangen is.

Boven de deur hangt een groot bord overdekt met namen. Wat zou dat betekenen? Het Veiligheidsorganigram van de Buurtspoorwegen, leert men ons; de namen van de 248 patronale afgevaardigden, van de 248 syndicale afgevaardigden en van de 22 leden van de Algemene Dienst, die waken over de veiligheid van hun werkmakkers.

Ons oog valt op een andere zeer interessante tabel. Het betreft de vergelijkende voorstelling van het aantal arbeidsongevallen in de jaren 1952-1953 en een deel van het lopende jaar. De vergelijking gebeurt per maand en komt treffend tot uiting door middel van gekleurde kolommen. Zo ziet men onmiddellijk dat voor de maanden Januari tot April de kolommen van 1954 korter zijn dan deze van 1952 en 1953. Besluit : verbetering voor deze periode. Maar voor Mei is de kolom 1954 langer...

Op twee tegenoverstaande muren ziet men een grote kaart van België. Op de een staan de plaatsen, waar de ongevallen plaatsgrepen, aangekend door een speld met gekleurde kop, op de andere onderscheidt men de werkongevallen en de branden. Zeer praktische voorstelling. Zo kan men uit een opeenhoping van spelden op de kaart afleiden, dat op de betreffende plaats een uitzonderlijk gevaarlijke toestand heerst, die niets met het toeval te maken heeft, en waarvan de oorzaak zal moeten opgespoord worden.

Men moet dus niet denken dat dit bureel van statistieken alleen maar de

ongevallen registreert, en zich niet bekommert met de gevaarlijke kanten van het leven in de exploitatie.

Het percent arbeidsongevallen te wijten aan de menselijke factor is nog immer het hoogst. Daar moet dus op ingewerkt worden. Maar deze preventie is ook de moeilijkste, omdat voortdurend nieuwe ideeën moeten gevonden worden om de aandacht van de belanghebbende arbeiders gaande te houden op het gevaar dat ze lopen.

In 1950 heeft de Maatschappij een klankfilmapparaat ter beschikking gesteld van de Veiligheidsdienst. Vele vertoningen werden reeds gegeven op de plaatsen van het werk, en het succes

dat zulks heeft bij het personeel is een verheugend feit.

Bovendien houdt de Veiligheidsdienst zich ook bezig met het uitgeven van berichten en rondschrijven die bepaalde veiligheidsregelen opleggen, met de uitdeling van aanplakbrieven die op de plaatsen waar ze het best kunnen bekeken worden moeten uitgehangen worden, met de verdeling van de officiële reglementering en van de door vreemde organismen uitgegeven brochures.

We stippen nog aan dat deze Dienst gezorgd heeft voor het opstellen van een vademecum van de Veiligheid, speciaal bestemd voor een vervoeronderneming en waarvan ieder agent een exemplaar

ontving. Zo kan geen personeelslid nog beroep doen op onwetendheid, wanneer het een onvoorzichtigheid begaat.

Daar is dan ook nog de uitdeling van de nieuwe wegcode, het bezoek van het leuke N.V.V.A.-poppenspel aan onze werkhuisen, en het aanbrengen van propagandazegels op de betaalstrookjes.

Al deze initiatieven werden voorbereid door Algemene Dienst voor Veiligheid.

Maar hetgeen tenslotte het meest werk vraagt, is de inrichting van de recordwedstrijd en het wekelijks zorgvuldig bijhouden van de uitslagen. Daarover meer een andere maal.

Agenten van de Groep Antwerpen voor de 50ste maal op reis

Op O. H. Hemelvaart 1949 werd nog enigszins onzeker van wal gestoken met de eerste uitstap, waaraan toen slechts agenten van Mechelen, Rumst en Heist-op-den-Berg deelnamen. De reisweg vermelde Namen en Dinant. Alles liep echter vlot van stapel en meerdere uitstappen en bezoeken werden ingelegd.

Nog dezelfde Zomer stelde men voor het hierbij niet te laten, maar er eens voor meerdere dagen op uit te trekken. En zo werd in 1950 reeds een driedaags bezoek gebracht aan Parijs. Het volgende jaar ging het naar de boorden van de Rijn en in 1951 was Nederland aan de beurt.

De deelnemers kwamen nu niet alleen uit de bovenvermelde stelpplaatsen maar eveneens uit Antwerpen, Merksem en Turnhout, en naast de wattman, de ontvanger en de paswerker noteerde men de bediende de bureeloverste en het diensthoofd.

Drie dagen was reeds iets, maar het kon nog beter. De reiskosten waren steeds zeer voordelig, het jaarlijks verlofgeld stak een handje toe en velen hadden de goede gewoonte aangenomen geregeld wat spaarcenten opzij te leggen; waarom het dan niet eens met vijf dagen beproefd?

1953. Naar de Vogezes! Het werd al een hele onderneming, doch pas nu had men voorgoed de reiskoorts te pakken. Nieuwe horizonten openden zich zowel in de figuurlijke als in de werkelijke betekenis van het woord. Wie zegde op de top van de Ballon d'Alsace bij het zien, in de wijde verten, van het Zwarte Woud en de Alpen: « Daar zouden wij volgend jaar eens moeten heen gaan »? Het werd een voorspelling, want daar de voorziene reis voor 1954 naar Lourdes diende afgelast, wegens de grote moeilijkheden voor hotelreservatie en.. het te groot aantal deelnemers, moest naar wat anders worden gezocht. Iets speciaals, iets van de bovenste plank moest het worden; het was immers de 50ste reis.

De keuze viel op Oostenrijk en wel voor zeven dagen, met op het programma punten van allereerste gehalte op toeristisch gebied: het Zwarte Woud, de Zugspitze, Innsbruck, Zell am See, de Gross Glockner, de zoutmijnen van Hallein, Salzburg, het kasteel van Herrnschiemsee, München, de Rijn- en Ahrvalleien.

Om van te watertanden. Hotels werden opgezocht, landkaarten nageslagen, reiswegen uitgestippeld, een degelijke autoar besteld en in de vroege ochtend van 17 Juli stonden 34 reislustigen met pak en zak

klaar om gedurende een week eens ten volle te genieten van een heerlijke reis. Het werden trouwens dagen van vreugde en genot. Mooie streken werden doorkruist, bergtoppen bestegen, typische stadswijken bewandeld en wie vergeet er ooit het bezoek aan de zoutmijnen van Hallein en het met praal en pracht versierde slot van Herrnschiemsee?

Genoot men overdag met volle teugen van de schoonheden van de natuur en van de meesterwerken door zoveel kunstenaarshanden vervaardigd, dan werd de avond gezellig doorgebracht. Te Zell am See werd de groep vergast op jolige Tirolermuziek, in het Hofbrauhaus te München hield een blaasorkest er de stemming in en, te Rudesheim, mocht zeker niet nagelaten worden enkele uren door te brengen in een van de talrijke « Weinstuben » van de alomgekende Drosselgasse.

Zeven dagen, vrij van last en kommer, zonder alarmerende en opgeschroefde dagbladartikels die de atmosfeer vertroebelen, maar waar de zonnepunt van het leven wordt bekeken en nieuwe krachten opgedaan.

Is dit niet het doel van het verlof? In die geest althans worden onze reizen opgevat en de deelnemers, die steeds verlangend uitzien naar de volgende reis, zijn er als bewijs dat dit de goede formule is.

Zij kunnen zich reeds paraat houden voor volgend jaar want dan gaat het naar... ZWITSERLAND, het paradijs van de toerist.

* * *

Wat dit jaar nog komt :

19 September : Mechelen. Filmvoorstelling « Vijf jaar op reis ».

26 September : Antwerpen. Bezoek aan de pakketboot « Baudouinville », en havenrondvaart. Vooraf inschrijven. Zie bericht in de stelpplaatsen.

October : Bezoek aan de deegwarenfabrieken Coppens te Turnhout.

November : Bezoek aan de automobielfabriek « General Motors ».

December : Vertoning van Van Campen's poppenspel.

WIJ HEBBEN HEM NODIG !

In alle omstandigheden is bij een onderneming voor gemeenschappelijk vervoer, de klant de belangrijkste persoon, of hij nu schrijft, telefoneert of plaats neemt in een van de rijtuigen.

De klant hangt niet af van ons; het zijn wij die de klant nodig hebben.

De klant dienen is het voornaamste doel van onze activiteit. Niet wij bewijzen een dienst, maar hij geeft ons de gelegenheid ons te zijner beschikking te stellen. De klant is niet vreemd aan de onderneming, maar hij is er het bestaan van.

De klant is geen statistisch gegeven. Hij is zoals wij een wezen van vlees en bloed, met zijn gevoelens, zijn voorkeur en zijn vooroordelen.

De klant is zo maar niet iemand met wie men in conflict komt.

Hij is een graag gezien persoon, die tot ons komt met zijn wensen.

Het is onze taak die wensen te voldoen in het voordeel van beide partijen.

(Naar een artikel in het bulletin van de Zwitserse Spoorwegen.)

GERAAKT DE TROLLEYBUS IN VERVAL ?

De « London Transport Board », die het gemeenschappelijk vervoer exploiteert te Londen, heeft de beslissing genomen in een tijdsperiode van drie jaar haar trolleybussen te vervangen door autobusspanen met Dieselmotoren. Het is een belangrijke maatregel die onmiddellijk doet denken aan de beslissing van de Brusselse Tramwegen geen verdere uitbreiding te geven aan de trolleybus-exploitatie (lijn 54).

Het is eveneens opvallend dat de T.U.L.E. (Luik), die verscheidene trolleybuslijnen exploiteert, sedert enkele jaren de Dieselmotor gebruikt voor sommige van haar lijnuitbreidingen.

Herinneren wij eraan dat de trolleybus in Europa werd ingevoerd door de Duitsers in 1881; in Engeland werden deze rijtuigen voor het eerst gebruikt te Leeds en te Bradford in 1911 en te Londen in 1931.