

ONZE

BUURTSPORWEGEN



Een onzer gyrobussen, in de omgeving van Merelbeke, tijdens de scholingsperiode.

(Foto Roels.)

Bakermat van Jacob van Maerlant en Tijl Uilenspiegel

DAMME

Wanneer men Damme nadert, en in de verte de stoere en stompe toren van de O.L. Vrouwkerk oprijst, waarin destijds prinselijke huwelijken werden ingezegend, maar waarvan nu nog slechts de verminkte toren en het koor overblijft, laat niets vermoeden dat dit stadje, zevenhonderd jaar geleden, de belangrijke voorhaven van Brugge aan het Zwin was.

Gesticht in de tweede helft van de XII^e eeuw, heeft Damme naam en oorsprong te danken aan een dijk, die de stad Brugge liet bouwen met het doel de Reie te beschermen tegen verzanding. Tevergeefse moeite echter, daar Damme geleidelijk de taak van Brugge overnam en in een korte tijdsperiode een bloeiende stede werd met een ongehoorde rijkdom.

Maar ook hier zou de verzanding deze luister ten gronde helpen. Rond 1450 ontstonden de eerste zandbanken, die het lot van de gemeente zouden bezegelen.

Het prachtige stadhuis, opgericht in 1464, wanneer een groot deel van de bevolking de stad reeds had verlaten, getuigt nog van de voorbije grootheid, waarop deze middeleeuwse stad eens mocht bogen.

Wanneer wij echter van Damme spreken, denken wij vanzelfsprekend aan Jacob Van Maerlant. Hij werd omstreeks 1235 geboren in het Brugse Vrije, waarschijnlijk te Damme, waar hij schepenklerk werd en waar hij overleed. Zijn geboorteplaats richtte voor de «eerste Vlaamse dichter» een standbeeld op, en zijn woonhuis werd omgevormd in een museum waar men herinneringen aan de dichter en aan Uilenspiegel aantreft.

En terwijl de naam van Van Maerlant, de historicus, de dichter, en een van de grootste geesten uit de middeleeuwen teloor ging, groeit de faam van Uilenspiegel, de grappenmaker, die volgens de enen niets anders dan een fictief personage geweest is, doch volgens anderen heel waarschijnlijk heeft bestaan.

Wat er ook van zij, het eerste verhaal van de fratsen van deze guit werd omstreeks 1483 in het Nederduits geschreven. Dit volksboek ging echter verloren en het oudste verhaal, dat volledig werd bewaard, is een hoogduitse uitgave in 1519 gedrukt te Straatsburg. Het jaar nadien kwam de eerste

Nederlandse bewerking van de pers bij de Antwerpenaar Michael van Hoogstraten.

Rond 1530 heeft Uilenspiegel burgerrecht verworven in de Lage Landen, want de beruchte grapjas valt dadelijk in de smaak. In de loop van de XVI^e eeuw kende het boek van de Antwerpse uitgever zes herdrukken. Marskramers en venters verspreidden het boek over gans Vlaanderen.

Waar nu het verband gezocht tussen Van Maerlant en Uilenspiegel?

Zoals wij hoger schreven, overleed Van Maerlant te Damme waar hij begraven werd in de O.L. Vrouwkerk. Op zijn graf werd een steen geplaatst met een inschrift en een beeltenis van de dichter als klerk gezeten voor een lessenaar. Het graf werd echter totaal vergeten, het inschrift werd vrijwel onleesbaar en het beeld vervaagde. Wanneer nu in 1666 een griffier van het Brugse Vrije het graf van Van Maerlant bezoekt en later zijn bevindingen opschrijft, maakt hij melding van «een uil naast een lessenaar».

Vanwaar komt deze vogel? Niemand heeft het ooit kunnen achterhalen, maar aan deze uil is het te wijten dat Uilenspiegel de plaats van Jacob Van Maerlant heeft ingenomen. Het gerucht dat het graf van de meest geliefde Vlaamse held werd ontdekt, verspreidde zich als een lopend vuur.

En op zekere morgen konden de kerkgangers op Van Maerlant's graf het volgende — in het Latijn echter — lezen :

«Voorbijganger, blijf staan. Hier rust Tijl Uilenspiegel. Bid God voor de zielezaligheid van de grappenmaker, die in het jaar 1301 overleed».

Was dat misschien de laatste poets van Tijl?

**

Brengt een bezoek aan Damme, aan het enig mooi stadshuis met zijn onderaardse gangen, aan het museum met herinneringen aan Van Maerlant en Uilenspiegel, aan de O.L. Vrouwkerk.

Op woens-, zater-, zon- en feestdagen vertrekt viermaal per dag een autobus van de N.M.V.B. uit Brugge naar Damme. De terugweg kan desgewenst te voet langs het kanaal of met een bootje worden gedaan.

Onze Buurtspoorwegen

Tweemaandelijks tijdschrift uitgegeven
door de N.M.V.B.

Aangesloten bij de Vereniging
van Belgische Personeelsbladen

Redactie : Wetenschapstraat, 14,
BRUSSEL

Tel. : 11 52 56 — Post : 135

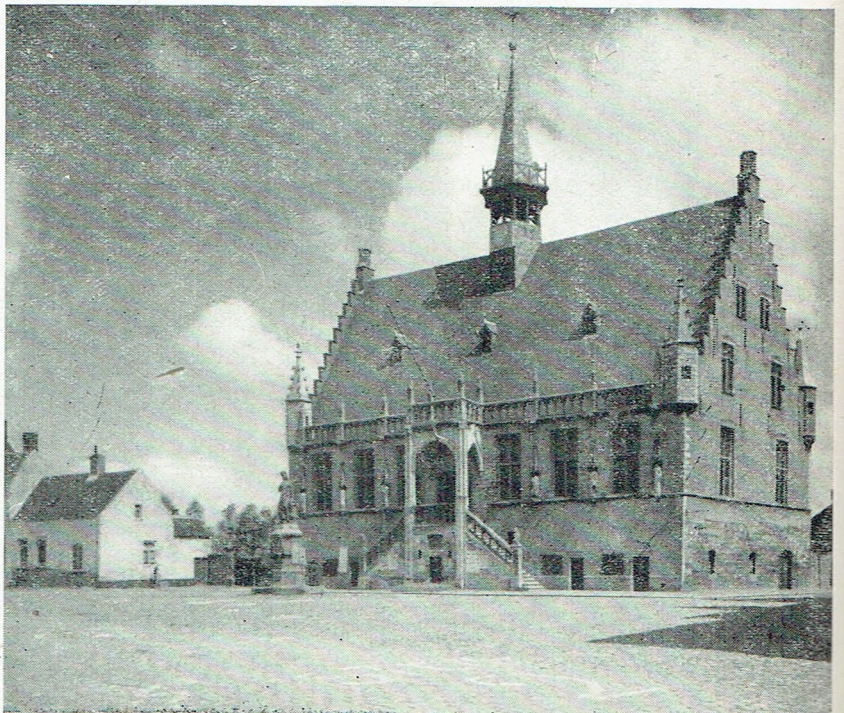
Postrekening : n^o 32 27

Oplage : 6.650 ex.

Prijs van het abonnement
voor niet-personeelsleden :

België 25 fr.
Buitenland 30 fr.

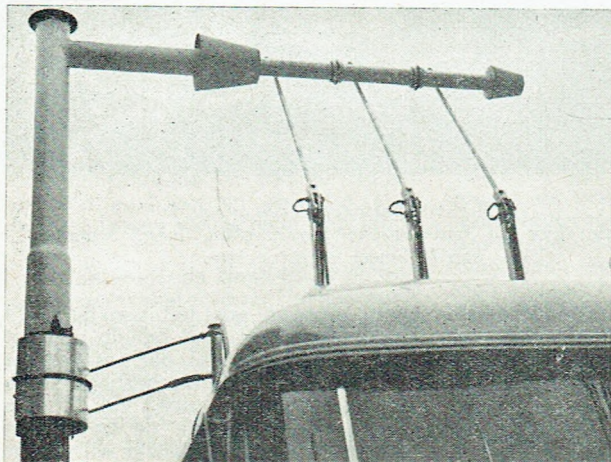
Drukkerij : GRAPHICA, Brussel



Stadhuis van Damme en standbeeld van Jacob van Maerlant.
(Cliché C.G.T.)

De eerste Gyrobusslijn in België

De officiële inwijding van de exploitatie van de gyrobusslijn Gent (Zuid) - Merelbeke heeft plaats in de loop van de maand september. Het relaas van deze gebeurtenis wordt opgenomen in het volgend nummer, waarin eveneens prachtige foto's zullen afgedrukt worden van de elektrische binnenuitrusting van deze rijtuigen. Deze foto's werden genomen in de werkhuizen van Oerlikon in Zwitserland.



Algemeen zicht op de pantograaf, gedrukt tegen de hoofdcontacten. Links ziet men de twee kleine armen op de hulpcontacten. In het vorig nummer werd uitgelegd dat de stroom van de 24 V.-batterij de laadmast onder een spanning van 500 V. zet.

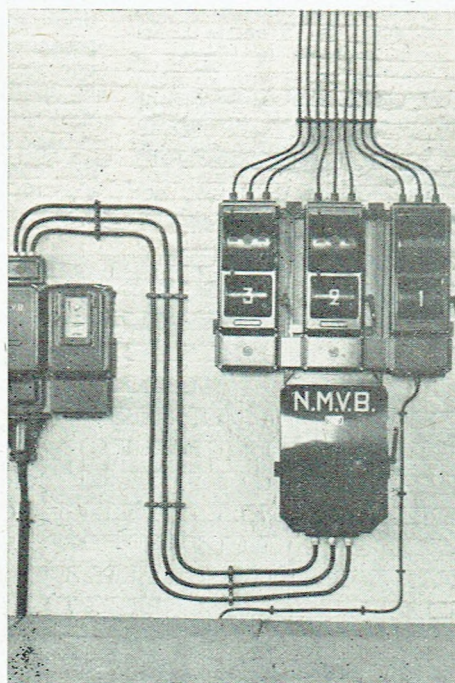
(Foto's Roels.)



Een van de drie gyrobussen van de N.M.V.B. — Zicht genomen tijdens de scholingsperiode aan het eindpunt te Merelbeke. Van links naar rechts : de heer Schiettecatte, bestuurder, de heer Liebaert, werkhuisoverste 1e klasse, die de scholing leidde, en de heer Morel, bestuurder.

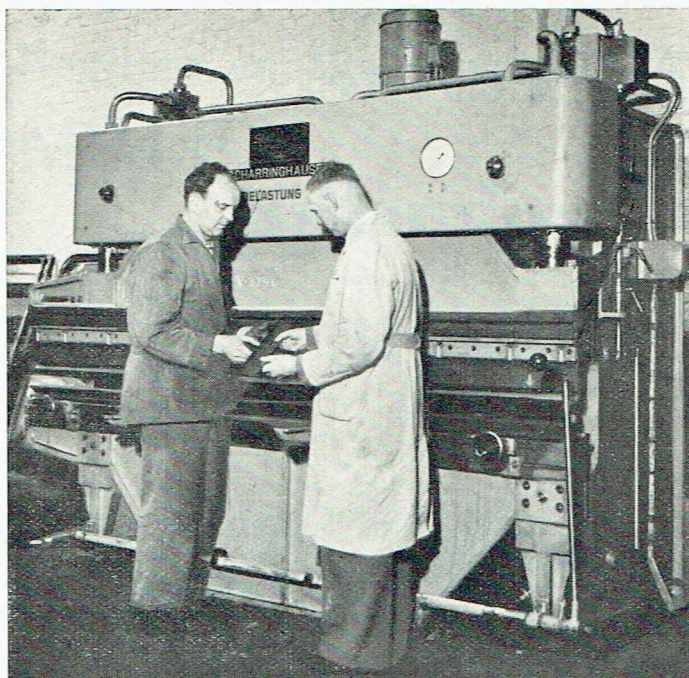


Zicht in de garage voor gyrobussen te Merelbeke — Op de achtergrond onderscheidt men een stroomcontact op uittrekbare arm. Wanneer de gyrobuss op de laadplaats gebracht wordt, aangeduid door nummer een, twee of drie, plaatst de geleider de steker in de zijwand van het rijtuig. Deze bewerking stelt eerst de gyrobuss in contact met de massa en vervolgens komen de stroomafnemers omhoog. Een schakelaar brengt dan de gyro in verbinding met de 220 V., voor het ingangzetten of voor het behouden op een maximum aantal toeren.



In de garage van Merelbeke — Installatie van de elektrische stroomverdeling (220 V.) — Onder : de automatische schakelaar — Boven : de drie handschakelaars voor de voeding van elke stand met laadcontacten die in de garage geplaatst zijn.

De bouw van autobussen in het werkhuis van Hasselt



A. Croymans toont een plaat,
die door de hydraulische plooiemachine werd bewerkt,
aan h. Smets, dienstoverste.

REEDS vroeger hebben de agenten van het werkhuis van Hasselt hun sporen verdiend door het bouwen van de grote spoorauto's, die in dienst gesteld werden op de lijn Tongeren-Maaseik. In 1954 werd besloten hun de bouw toe te vertrouwen van het koetswerk van een 15-tal autobussen met Brossel-Leyland chassis, type A.93 DAR. Deze rijtuigen waren bestemd voor Groep Limburg.

Intussen had de Directie T. de kwestie van de motorkoeling oppuntgesteld en had zij voor het koetswerk het model met achteraan geplaatste luchtkap gekozen. Gezien het succes, opgeleverd door de 15 eerste koetswerken werd besloten te Hasselt te beginnen met de bouw van 25 autobussen met raamtype A.93 DAR voorzien van een luchtkap boven het koetswerk. Twintig van deze autobussen zijn reeds in dienst.

Sedertdien werden te Hasselt nog 10 autobussen van hetzelfde type be-

steld, maar met 57 zitplaatsen in plaats van 40, dank zij de toevoeging van verstelbare klapstoeltjes.

Op het ogenblik wordt weer een nieuwe reeks van 10 rijtuigen toevertrouwd aan hetzelfde werkhuis. Maar het betreft zelfdragende koetswerken waarvoor de motor, de gangwissel, de transmissie, de vooras, de achterbrug en de stuurinrichting besteld worden. Het buitenaanzicht en deervoercapaciteit zijn identiek aan de rijtuigen A.93 DAR.

Het is vanzelfsprekend dat een onderneming van zulke omvang een verdoordreven planning-studie vergt, rekening houdend met de oppervlakte van de lokalen en de plaatsing van de bestaande machines en van deze waarvan de aankoop voorzien werd.

Wat de handenarbeid betreft, werden een twintigtal agenten komende van de Beweging en van Weg en Werken ingeschakeld in de verschei-

dene ploegen van het werkhuis. Dit heeft toegeleten, met behulp van het onderhoudspersoneel, dat beschikbaar kwam ingevolge de afschaffing van de spoordiensten, een ploeg van 35 man samen te stellen, die de bouw van onze autobussen, waarvan wij verder het proces zullen volgen, verzekert.

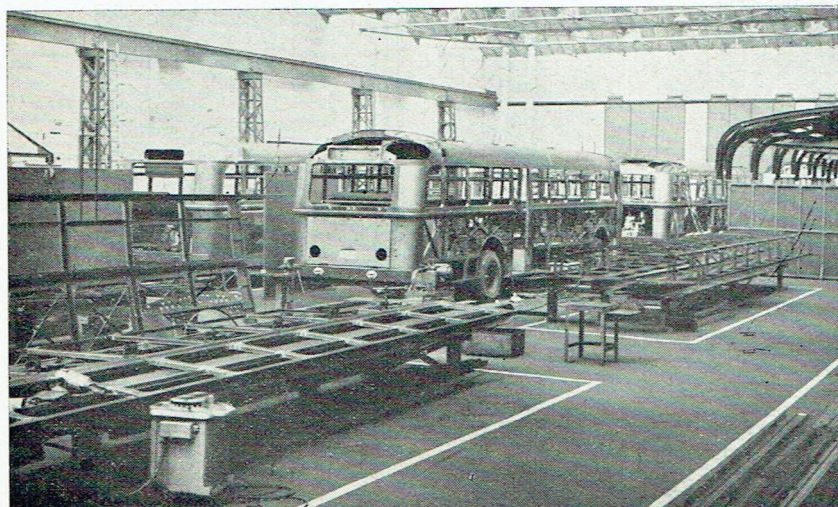
In een bureau, palend aan het werkhuis, toont men ons eerst een plan met de verscheidene stands van de montageketting. Een pijl volgt de afwerking van het chassis tot aan de eindfase en alzo vinden wij :

- Stands 1 en 2 : het vervaardigen van de vóór-, wand- en achterramen ;
- Stand 3 : het monteren en het solderen van het dakgeraamte ;
- Stand 4 : het samenbrengen van de onderbouw, de twee wandramen, de vóór- en achterkanten en het dak ;
- Stand 5 : het monteren van de kast op het chassis Brossel ;
- Stand 6 : de voorbereiding van het geraamte voor de binnen- en buitenbekleding ;
- Stand 7 : de binnenbekleding ;
- Stand 8 : de buitenbekleding ;
- Stand 9 : bekleding van de vloer — schildering met pistool — eindbekleding.

Een muurplaat laat toe, dag bij dag, de vooruitgang van de bouw van elke autobus na te gaan. De montageketting bevat dus negen stands en de autobus in wording zal om de acht dagen van plaats veranderen. Daar de raamconstructie en het dak, in de eerste drie stands worden voorbereid, moet men dus zes maal acht werkdagen rekenen voor de bouw van een autobus.

Om de acht werkdagen komt er dus ook een rijtuig buiten.

Alvorens langs de eerste stand te gaan, worden wij voor een prachtige machine gebracht, ware trots van het werkhuis van Hasselt, die speciaal werd aangekocht met het oog op de



De montagehal.

(Foto's Roels.)

bouw van de autobuskasten. Het gaat hier om een hydraulische plooi-mach-
 ne van 70 ton, die toelaat al de pro-
 fielijzers te vervaardigen tot een
 lengte van drie meter. Hier worden
 de nodige stukken voor de bouw van
 het geraamte van de kast in gereed-
 heid gebracht. Profielijzers langer dan
 drie meter, worden rechtstreeks aan-
 gekocht.

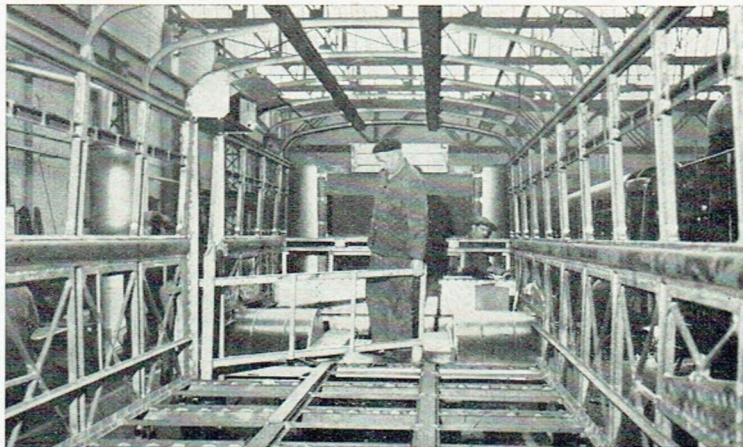
Thans volgen wij stap voor stap de
 bouw van het koetswerk, de plaatsing
 op een chassis Brossel en de volledige
 afwerking.

In stands 1 en 2 wonen wij het mon-
 teren en het solderen bij van de zij-
 wandgebinten op de mal. Al de stuk-
 ken werden op voorhand geplooid en
 gesneden op de voorgeschreven afme-
 tingen en het monteren schijnt een
 kinderspel, zo methodisch gaat men
 tewerk. Zelfs een onbevoegde terzake
 geeft zich rekenschap dat de bouw
 van deze mallen een nauwkeurige
 instelling heeft gevergd.

In stand 3 zien wij een grote mal
 waarop het dakgeraamte wordt ge-
 plaatst bestaande uit metalen bogen,
 op voorhand gerond en door elec-
 trisch solderen vastgehecht aan lang-
 slingers.

In de volgende stand krijgt de kast
 reeds een zekere vorm. Het geraamte
 van het koetswerk, bestaande uit de
 onderbouw, de twee raamwanden, het
 achterpaneel, en het dakgebinte wordt
 er samengelast.

In stand 5 wordt op het chassis,
 geleverd door een private firma, de
 kast gemonteerd, zoals ze in de vorige
 stand werd gereed gemaakt. Hier heb-
 ben wij het rijtuig op wielen, dat ge-
 makkelijk naar de volgende posten
 kan gereden worden. Op dezelfde
 plaats wordt het koetswerk nog aan-
 gevuld met het voorpaneel, de spat-
 borden, de treden, de batterijbak, de
 vloer, en het motorruim. Al deze stuk-
 ken worden, vooraf en in serie, ver-
 vaardigd door een andere ploeg.



D. Quintens en A. Billen werken aan het geraamte.

De ingenieur, die ons rondleidt,
 toont ons een bijzonderheid van de
 fabricatie, die bewijst dat men voor-
 deel heeft weten te halen uit de
 nieuwste technische vondsten betref-
 fende de geluidsdemping van de mo-
 tor en de warmte-isolatie. Een werk-
 man plaatst tussen een dubbele wand,
 bestaande uit zeefplaat en de bekle-
 dingsplaat, een stof genaamd « ro-
 claine », een nieuw produkt dat dienst
 doet als isolatiestof; langs de kant
 van de motor voegt men er een dunne
 plaat aluminium tussen om het inzij-
 pelen van de gasolie te beletten.

Enkele meters verder bevinden wij
 ons aan stand 6. De deur van de
 stuurpost is reeds geplaatst. Wij zien
 er eveneens de verwarmingskokers, de
 holten voor de deurmecanismen en
 de deur van het motorruim.

Enkele werklieden reinigen, ont-
 vetten en verven het geraamte.

In een belendend lokaal wordt dan
 het antiroest-schilderen met pistool
 toegepast.

In stand 7 bestijgen wij de autobus
 waar de elektrische kabels worden ge-
 legd; de draden van verschillende
 kleur bevinden zich reeds in hun om-
 hulsel. Deze bewerking wordt beschre-
 ven in de bijdrage « Werkpost ». Het
 is in deze stand dat eveneens de voor-
 en achterkappen en de luchtkoker in
 plastic worden aangebracht.

Onze aandacht wordt nu getrok-
 ken door het eigenaardige werk van
 een jonge werkmans, die met de toe-
 wijding van een gediplomeerd ver-
 pleger, op keurige wijze banden-weef-
 sels kleeft op de spanten van het
 koetswerk. Benieuwd vragen wij hem
 welke reten hij met dit soort kleef-
 pleister aan het dichtmaken is. Hij
 legt ons uit dat deze « Denso-ban-
 den » bestemd zijn om de trillingen
 van de platen tegen de spanten, op te
 vangen. Na deze bewerking worden
 de buitenplaten, in aluminium, aange-
 bracht.

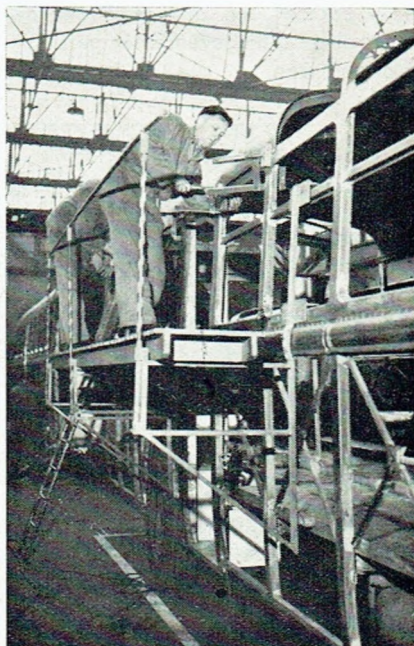
In stand 8 worden de buitenplaten,
 van de binnenzijde uit, met behulp
 van een pistool bedekt met een ge-
 luiddempend produkt, dat tezelfdertijd
 dient als bescherming tegen invretende
 stoffen. Hier worden ook de bin-
 nenpanelen, de zoldering en de plooi-
 deuren met hun mechanisme aange-
 bracht.

In stand 9 vinden wij een gans vol-
 tooide autobus. Na de laatste bijho-
 righeden te hebben ontvangen wordt
 de autobus naar de schilderplaats ge-
 voerd waar hij in zijn klassiek rood-
 geel kleedje wordt gestoken. Enkele
 werklieden leggen de laatste hand aan
 de schikking van de binneninrichting.
 Spoedig zal de autobus op eigen
 middelen plaats nemen in de garage
 en, eens genummerd, heeft hij zijn
 eigen persoonlijkheid.

Na enkele proefritten zal hij voor-
 gesteld worden aan de technische con-
 trole, waar hij zoals de jonge milicien
 geschikt of ongeschikt zal bevonden
 worden. Maar onze Hasseltse bussen
 hebben een goed gestel en enkele
 dagen nadien worden zij op de Lim-
 burgse banen gezonden. Zo komt het
 dat de werklieden van het werkhuis
 van Hasselt, op hun zondagse wandel-
 lingen, de autobussen ontmoeten, die
 dank zij hun vaardigheid en toewij-
 ding werden gebouwd.



P. Thoelen en J. Smits leggen de laatste hand aan het koetswerk.



C. Van Loffelt bevestigt de dakplaten.

Het vervaardigen van delen van autobuskoetswerk te Hasselt

Voor het vervaardigen van de vóór- en achterkap van het autobuskoetswerk wordt gewoonlijk een mechanische bolhamer gebruikt, maar deze werkwijze eist veel handenarbeid. Enkel de zeer belangrijke fabrieken kunnen zich een grote persmachine veroorloven, daar deze, gezien het groot aantal te bouwen voertuigen, tamelijk vlug kan afgeschreven worden.

Gelukkig neemt het gebruik van plastic in de moderne techniek meer en meer uitbreiding. En zo komt het dat de N.M.V.B. aanzienlijke hoeveelheden « Polyester resin » bestelt en gebruikt die, verwerkt met glaswol of glasweefsel, de gewenste stof zal verwezenlijken.

Men begon in het werkhuis van Hasselt met het bouwen op de vereiste afmetingen van een vorm in glansblik. Daarna kon het verloop van de plasticbewerkingen zonder moeilijkheden ingericht en geminuteerd worden.

Allereerst wordt het binnenste van de vorm ingesmeerd met was, die geen ander doel heeft dan het uit de vorm nemen te vergemakkelijken. Op de was wordt met behulp van een borstel een laag « Polyester resin » aangebracht, waaraan een catalysator wordt toegevoegd, met het doel de polymerisatie (agglomeratie der moleculen) te verzekeren, en droogstof om de verharding bij omgevende temperatuur te bevorderen.



J. Renaert en M. Banken ontrollen de glaswol en meten de vereiste lengte af voor het vervaardigen van een kap.

Twee werklieden (zie foto 1) ontrollen nadien het glasweefsel en snijden er de vereiste lengten af, passen het stuk in de vorm en verwijderen het overtollige met een schaar. Vervolgens dopen ze borstels in dezelfde

« Polyester resin » die zij op de glaswol aanbrengen. Dit doppen moet eenvormig gebeuren ten einde de glaswol gans te doordrenken en de lucht-bellen te verwijderen. Van zohaast een gedeelte doordrenkt is, stelt men het bloot aan infra-rode stralen van gloeilampen, die geleidelijk, naar gelang van het drogen, verplaatst worden.

Na 3 à 5 uren drogen in open lucht kan de plasticke kap gemakkelijk, met een stalen liniaaltje, uit de vorm genomen worden, waarna de scherpe kanten en de bramen verwijderd worden.

Het afgewerkte stuk is tezelfdertijd soepel, licht en stevig. Na toevoeging van een laag verf en vernis is het onmogelijk een stuk in plastic te onderscheiden van een stuk in plaatijzer.

Men gebruikt eveneens het procédé van plasticvormen voor het vervaardigen van de binnenste luchtkokers, die de verbrandings- en koel-lucht naar de motor voeren. Deze nieuwe techniek laat het inwerken van ijzeren platen of staven in de plastic toe. Deze staven hechten naderhand de aluminium naadlatten.

VOORDELEN VAN HET GEBRUIK VAN PLASTIEK.

1. Grote besparing van handenarbeid. In geval de platen met de hand moeten bewerkt worden, heeft men 72 werkuren nodig voor het vormen van een vóór- of achterkap in plaat, 60 kg wegend, terwijl men slechts 8 uren nodig heeft voor het vervaardigen en drogen van een kap in plastic, die slechts 14 kg weegt.

Daarentegen mag evenwel niet uit het oog verloren worden dat de grondstoffen, plastic en glaswol, duurder zijn dan staal. Nochtans bedraagt de verwezenlijkte economie nog 50 t. h. dank zij de winst aan handenarbeid, rekening houdend met de afschrijving van de kostprijs van de vorm.

2. De winst aan doorgewicht wegens de lichtheid van de gebruikte stof.

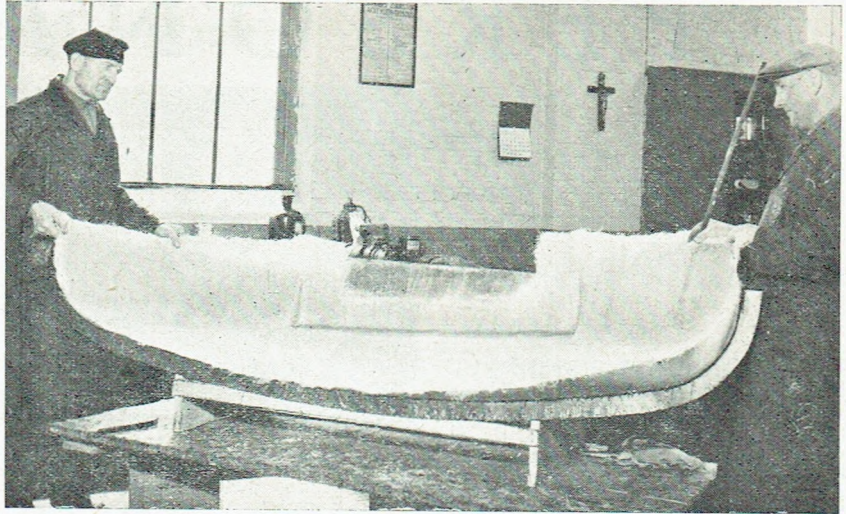


J. Dirix en W. Neven doppen « polyester resin » op de glaswol. Links wordt het afgewerkte deel reeds gedroogd met behulp van infra-roodbestraling.

3. Het weren van roest. Voegen wij hier aan toe, dat het versterkte plastic even stevig is als een stalen plaat.

Ziehier een werkpost, die ongetwijfeld weinig gekend is door het personeel en voldoende aantoonde dat onze diensten spoedig voordeel weten te halen uit de evolutie van de moderne techniek.

*W. Neven en J. Dirix
nemen de kap uit de vorm.
(Foto's Roels.)*



Taalproblemen

Wanneer we in n° 60 van O.B. spraken over de onvolmaaktheden van de nieuwe spelling, dan lieten we toch ook opmerken dat de Belgisch-Nederlandse Spellingscommissie voor een uiterst kiese taak had gestaan.

Een van de zwaarste problemen die zij op te lossen had, was wel dit van de **k**-klank, **k** of **c** geschreven. Het kon dan ook bijna niet anders dat de beslissingen die zij genomen heeft ter zake, bij deze behoren die het meest kritiek uitlokten.

Wij laten hierna twee regels desaan gaande volgen en houden ons, zoals in vorige nummers, aan de voorkeurspelling, tot hiertoe verlichtend in de administraties.

19. c of k ?

In principe **c**, maar **k** waar deze letter reeds algemeen gebruikt wordt.

Dus : **cabine, cassatie, carnaval, calqueerpapier, carbonpapier, carburator, carter, catalogoog, coupon, commentariëren, concert, congres, consulaat, contant, controleur, contact, concurrentie, colli, commissie, classificatie, classificeren, credit, criticus, cultuur.**

alcohol, academie, chocolade, adjunct, directeur, doctor, document, functie, intellectueel, lectuur, mecanicien, reclamatie, reclame, reclasseren, record, redactie, secretaris, syndicaat...

Maar : **karikatuur, kandidaat, klassiek, klassement, klasseren, klassering, konisch, kanaal, Kongolees, kritiek, krediet, komedie, kopie, kopij, akte, dokter, elektrisch, elektricien, lokaal, oktober, praktisch, praktijk, produkt, rekrut, strikt, vakantie...**

NOTA. — Als voorbeelden van (schijnbare ?) tegenstrijdigheden halen we aan :

- **classificatie, classificeren, reclasseren**, tegenover **klasement, klasseren, klassering**.
- **criticus** tegenover **kritiek**.
- **mecanicien** tegenover **mekaniek** of **mechaniek**, en **mechanica**.

20. **cc** uitgesproken als **kk** of **ks** blijft behouden.

Dus : **accumulator, accordeon, meccano**,
en : **accent, acceleratie, accijns, succes, vaccineren**, ...
uitzondering : **akkoord**.

21. Afkortingen.

Na elk verkort woord plaatst men een **punt**, met **uitzondering** van de verkortingen **voor maten en gewichten**.

Dus : **a.h.w.** : als het ware
a.s. of **as.** : aanstaande

b.v. : bij voorbeeld

Dr. : doctor.

d.d. : de dato, of dienstdoend

dgl. : dergelijke

d.i. : dit is

d.w.z. : dit wil zeggen (men schrijve nooit : t.t.z.)

e.a. : en andere(n)

e.d. : en dergelijke

e.k. : eerstkomend

ex. : exemplaar

gef. : getekend

i.p.v. : in plaats van

!r. : ingenieur

jr. : junior

ll. : laatstleden

m.a.w. : met andere woorden

M. : Mijnheer

Dhr. : de Heer

H.H. : Heren

Mej. : Mejuffrouw

Mev. of Mevr. : Mevrouw

Mgr. : Monseigneur

m.i. : mijns inziens

Mr. : Meester (in de rechten)

nl. : namelijk

Nr. : nummer

o.a. : onder andere(n)

o.i. : onzes inziens

o.m. : onder meer

sr. : senior

St. : Sint

t.o.v. : ten opzichte van

t.w. : te weten

vgl. : vergelijk (het Latijns equivalent is : **cfr.** of **cf.**)

Maar : **m, km, dam, dm, mm, ...**

m2, mm3, ...

a, ha, ca, ...

g, kg, hg, dg, cg, ...

l, hl, dal, cl, ml, ...

t (ton), st (stere), ...

u, min, sec, ...

A (Ampère), V (Volt), kW (kilowatt), kWh (kilowattuur), ...

22. Telefoon- en postrekeningnummers.

Men schrijve deze nummers **zonder punten**, en de cijfers **gegroepeerd zoals opgegeven in de Officiële Naamlijsten** van de Telefonen en de Postrekeningen.

Dus : Telefoon Nr. **28 77 16**, Nr. **225 06**, ...

Postrekening Nr. **2876 22** (en niet 28 76 22),
Nr. **507 19**, ...

G.V.V.

PERSONALIA

GEBOORTEN



Wees welkom in het huizeke
Waar leed in liefde smelt.



GROEP BRABANT

ELISABETH bij de h. VANDEN HOECK W. (Dilbeek).
JEAN bij de h. CUMPS Frans (Herent).
MATHILDE bij de h. VONCK Gustaaf (Anderlecht).
JOSEPH bij de h. DEVITS R. (Leerbeek).
MARIA bij de h. CLINCKX F. (Duisburg).
THIERY bij de h. WARGEE Pierre (Overijse).
RITA bij de h. DE GREEF Joseph (St. Ulriks-Kapelle).
LINDA bij de h. VAN LIERDE P (St. Martens-Lennik).
JOZEF bij de h. VAN HOOGTEN Florent (Betekom).
WILFRIED bij de h. VAN HOVE Hendrik (Londerzeel).
MADY bij de h. Jacobs M. (Vlezenbeek).
MARTINE bij de h. VAN KERKHOVEN V. (Anderlecht).
JOHAN bij de h. DEFRANCO J. (St. Ulriks-Kapelle).
MICHEL bij de h. VERBEEREN Jan (Asse).
HUBERT bij de h. STIENS Louis (St. Pieters-Leeuw).
WIVINA bij de h. VAN DEN EEDE Louis (Grimbergen).
MICHELINE bij de h. TIMMERMANS Kamiel (Pamel).
MARLEEN bij de h. BOGAERTS Maurice (Londerzeel).
JOANNES bij de h. MOONENS Frans (Wambeek).

GROEP OOST-VLAANDEREN

LUC bij de h. VAN KEMMEL Roger (St. Amandsberg).
GODELIEVE bij de h. VANDERSTOELEN (St. Niklaas).

GROEP LIMBURG

RITA bij de h. VANDEKERKHOF Frans (Herselt).
GERMAINE bij de h. KELCHTERMANS Henri (Bree).
ROBERT bij de h. SCHREURS Henri (Hechtel).
MATHIEU bij de h. DELNOY Theodoor (Lanaken).
THEODOOR bij de h. THIELENS Karel (Elen).
JOS bij de h. NULENS Michel (Koersel).
DANIEL bij de h. JANS Theodoor (Hasselt).
JOSEPH bij de h. LEENDERS Henri (Lanaken).
LOUIS bij de h. BECKERS Henri (Gerdingen).
HENRI bij de h. POETS Jaak (Hasselt).
ANTOON bij de h. CAUBERG Coenraad (Lanaken).

GROEP WEST-VLAANDEREN

FERNAND bij de h. LAMBERT Achiel (Leffinge).
JEAN-MARIE bij de h. PROSEC Roger (St. Michiels).
KAREL bij de h. VELLE Karel (Brugge).

Lijst der Oprustgestelde Agenten in de Groepen

Maanden juni en juli 1956	Dienst-jaren	Groep
DE WACHTER V., leermeester-mach.	46	Antwerpen
VAN CALSTER F., machinist	43	»
VAN MOGH G., machinist	33	»
VAN GINNEKEN L., ontvanger	32	»
WITTENS J., geleider	28	»
DERYCKERE A., gesch. werkmán	46	West-Vl.
CALLEWAERT A., baanwerker	40	»
ASPESLAGH J., geleider	35	»
BOUTTENS G., ontvanger	34	»
VANDEVOORDE R., geleider	31	»
MEEUWS L., hoofdontvanger	30	»
PLAISIR S., baanwerker	26	»
HOUBRECHTS P., baanwerker	40	Limburg
SMETS J., hoofdontvanger	35	»
PATERNOSTER J., toezichter	44	Brabant
VIERENDEELS A., geleider	42	»
WILLEMS A., ontvanger	41	»
MARCHAL L., ontvanger	40	»
BOLLAERTS F., geleider	36	»
GIGOT L., stoker	31	»
SERGEYSSELS J., ontvanger	29	»



HUWELIJKEN

GROEP BRABANT

De h. PHILIPS V. met Mej. VAN LOOCK M.-L.
De h. SLACHMUYLDER M. met Mej. DOMS M.-L.

GROEP ANTWERPEN

De h. DELEN Fr. met Mej. KERKHOFS A.

GROEP WEST-VLAANDEREN

COUCKE J. met Mej. CATRY J.
DEBRA E. met Mej. SCHAEPE M.
PYLYSER R. met Mej. DESAEVER S.
RENIERS M. met Mej. VAN EESSEN M.

DE MOOIE LOOPBANEN



Marchal L.
ontvanger
40 jaren dienst
BRABANT

Vierendeels A.
geleider
42 jaren dienst
BRABANT

Deryckere A.
gesch. werkm.
46 jaren dienst
OOST-VL.

Willems A.
ontvanger
41 jaren dienst
BRABANT

Barbeaux G.
machinist 1e kl.
46 jaren dienst
NAMEN-LUX.

Op het Hoofdbestuur



CHRISTIAENS, J.-B.,
bureauchef.

SCUTENAIRE, R.,
onderchef-keurder.

DELLEUSE, S.,
onder-bureauchef.

Op het einde van de maand juli zagen wij de heer Raymond Scutenaire, onderchef-keurder bij de Directie T., vertrekken. Hij was de laatste vertegenwoordiger van de ploeg keurders van vóór 1914. Wij wensen dat hij nog lang zijn uitstekende gezondheid mag behouden.

Wij vermelden reeds in vorig nummer de oppensienstelling van de heren Christiaens J.-B. en Delleuse S.

Bij de oprustgestelden hebben wij het overlijden te betreuren, in de ou-

derdom van 75 jaar, van de heer Ferdinand Laurent, Ere-Directeur van Financiën. In het tweede nummer van « Onze Buurtspoorwegen » was hij de eerste om de rubriek van de oprustgestelden te openen. Wij bieden zijn zoon, onze collega de heer Elie Laurent, onze innige deelneming aan.

Wij hebben eveneens het overlijden te melden van de heer Louis Jacobs, Ere-Directeur van de Groep Vlaanderen en voorganger op deze post van onze Directeur-Generaal, de heer R. Hoens.

Uitreiking van eretekens in de Groep Brabant

De jaarlijkse plechtigheid van de uitreiking van eretekens verenigde dit jaar niet minder dan 145 jubilarissen.

Op 17 juni jl. was de eetzaal van het werkhuis te Kuregem goed gevuld wanneer de heer Cuvelier, Directeur, zijn intrede deed onder de tonen van het Vaderlands Lied, uitgevoerd door de harmonie van Kessel-Lo. In zijn openings toespraak herinnerde de heer Directeur eraan, dat degene die 35 jaren dienst tellen hun loopbaan begonnen zijn na de oorlog 1914-18, op het ogenblik dat de N.M.V.B. de exploitatie van de lijnen overnam van de pachtende maatschappijen. Hij maakte een vergelijking met de huidige toestand en sprak over de prachtige motorrijtuigen, gebouwd in de werkhuizen van Kuregem. Hij wenste de jubilarissen van harte geluk en bedankte hen voor hun medewerking.

Het orkest van Kessel-Lo bracht vervolgens enkele stukken uit zijn repertoire ten gehore, terwijl de kisten sigaren en de glazen porto tussen de aanwezigen rondgingen.

VIJF EN DERTIG JAREN DIENST.

Burgerlijk kruis 1° kl.

Van Espen T., dienstoverste 2° kl.

Burgerlijk kruis 2° kl.

Dewaelhneys, V., klerk — Laurent, A., toezichter — Vanderminnen, J., toezichter — Prairie, J., ontvanger — Diasson, L., brigadier — De Ridder, J., ontvanger — Van Lint, C., ontvanger — Vanderzeypen, J., ontvanger — Schoevaerts, J., toezichter — Dewaersegger, C., meestergast — De Groef, P., toezichter — De Boelpaep, P., ontvanger — Ooms, J., ontvanger.

Burgerlijke medaille 1° kl.

Voets, T., baanwerker — Baillieux,

A., baanwerker — Dubois, J., schouwer — Sonvie, L., draaier — Simonart, T., nachtwaker — Gewalt, J., geleider — Jordens, J., geleider — Vanderloock, F., A., R., geleider — Vanden Bosch, H., electricien — De Leus, E., geleider — Potoms, P., brigadier — De Quanter, H., geleider — Kempeners, J., baanwerker — Laes, J., schouwer — Maricq, L., brigadier-paswerker — Evremont, ploegbaas — Reniers, O., geleider — Bondroit, A., manoeuvre — Spolspoel, H., geleider — De Haes, J., geleider — Geys, J., baanwerker — De Groen, A., ploegbaas — Collet, F., baanwerker — Magne, J., helper-schilder — Goovaerts, N., manoeuvre — Van de Kelft, A., geleider.

25 JAREN DIENST.

Burgerlijke Medaille 1° kl.

HH. Govaerts, K., A.; Blockx, J., M.

Burgerlijke Medaille 2° kl.

HH. Scholiers, C.; Vundelinckx, J., B.; Mathijs, G., W.; Pletinckx, P., L.; Buelens, R.; De Prins, H.; De Beugher, S.; De Baut, L.; Van Everbroeck, R.; Christiaens, A.; Declaire, R.; Lebrun, R., G.; Popeliers, V., J., B.; De Bast, J., F.; Heremans, V.; Wieme, F.; Bulte, J. B.; Schoukens, A.; Van Belle, L.; Vander Borcht, F.; De Saegher, B., G.; Leuckx, T.; Vanden Bergh, J., B.; Lejeune, M.; Vidts, L., J.; Delang, A.; Lambrechts, L.; Van Meerbeek, V.; Grietens, G.; Daniels, F.; D'Hooghe, S.; Van Craen, J., B.; Jambers, H.; Van Brussel, J.; Uyttebroeck, L.; Verbeek, T.; Lauwens, L.; Luyten, P.; Regent, A. Sevenants, J.; Verhulst, H.; Thomas, A.; Dechamps, F., E., J.; Popeliers, A., A.

Een
wedervaren
van



Controleur SPEURNEUS

SPEURNEUS : Is het u nog niet opgevallen dat rampen dikwijls bijna gelijktijdig gebeuren op verschillende plaatsen?

ONTVANGER : Dat is waar, wij hebben thans weer het geval met deze van Columbia en Marcinelle.

Sp. : En iedereen heeft dat ook reeds vastgesteld met de vliegtuigongevallen. Toeval? Onverklaard verschijnsel? Men kan het zich afvragen.

O. : Alle arbeiders zijn zeer begaan met het lot van de talrijke ongelukkige slachtoffers van de mijnramp van Marcinelle.

S. : Ja, de tol, die het land ieder jaar betaalt aan de dodelijke arbeidsongevallen, zal bijzonder zwaar zijn in 1956. De Buurtspoorwegen blijven ook niet gespaard en dan denk ik vooral aan het ongeval dat in het begin van de maand augustus gebeurde te L...

O. : Een autobus, die naast de baan terecht kwam?

Sp. : Neen, het ongeval had plaats op een spoorautolijn met enkel spoor.

O. : Er werd dus doodgewoon een kruising voorbij gereden?

Sp. : Doodgewoon, als ge wilt, maar in ieder geval waren er toch 16 gekwetsten. De bestuurder heeft erkent dat hij de kruising voorbij gereden is.

O. : Had hij een ritorder?

Sp. : Natuurlijk en de gewone kruising was in rood onderlijnd.

O. : Ja, op een spoorlijn in de provincie kent de bestuurder alle hindernissen goed. In dit geval zal hij wel verstrooid geweest zijn.

Sp. : Het weze echter een les voor iedereen en een gelegenheid om de aandacht te trekken op artikel 10 c) van het Algemeen Exploitatierglement. Men kan de bestuurder er niet genoeg op wijzen dat hij, **ZELFS INDIEN HIJ DE LIJN VAN BUITEN KENT**, geregeld zijn ritplank moet raadplegen om zonder falen de opgelegde ritregeling te kunnen eerbiedigen.

O. : Op een spoorlijn, nog meer dan elders, moet men de uurtabel strikt volgen en daarom dient nu en dan de ritplank eens nagezien te worden, zelfs al is men zeker van zijn stuk.

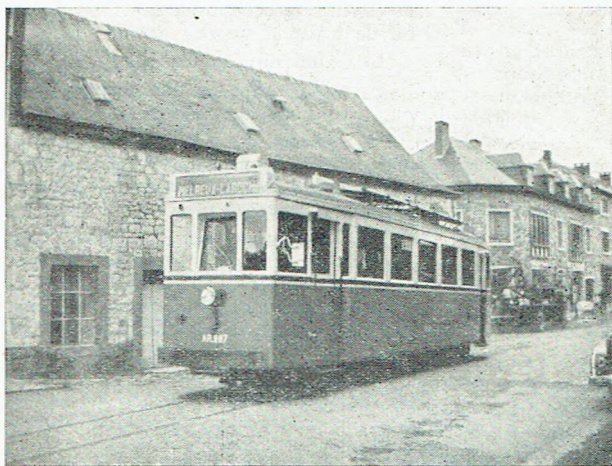
Sp. : Van het ogenblik dat men niet alléén op een lijn rijdt, moet in de eerste plaats aandacht geschonken worden aan de kruisingen en diegenen, die deze inspanning overdreven vinden, moeten maar even denken aan de bestuurders van de elektrische locomotieven van het groot spoor, die met een snelheid van 120 km/u, om de 25 sec met een sein of waarschuwingsteken moeten rekening houden.

Uitreiking van eretekens

Op zondag 5 augustus had in de stelpplaats van Destelbergen de jaarlijkse uitreiking van eretekens plaats in aanwezigheid van de heer Cosyns, Hoofd-ingenieur-Groepshoofd, de heer Vervaet, ingenieur, de heer De Moor, Hoofd-inspecteur bij het Hoofdbestuur, de heer Ossola, diensthoofd, de heer Wybou, diensthoofd, en mevrouw Froyman, maatschappelijke assistente.

In zijn toespraak wees de heer Cosyns op de moeilijke taak van het personeel, dat zich steeds moest aanpassen aan de evolutie van het verkeer, want van de stoomtram, over de spoorauto, de elektrische tram en de autobus, naar de gyrobus is een hele geschiedenis.

Hij bedankte de jubilarissen voor de medewerking, die zij gedurende al die jaren hebben verleend en vraagt de aanwezigen of zij belangstellen in een bezoek aan de gyrobuslijn te Merelbeke. Dit verzoek vond een enthousiast onthaal en het was onder grote belangstelling dat de heer Cosyns, 's namiddags uitleg verstrekke over de werking van dit allernieuwste vervoermiddel dat eerlang door de Maatschappij zal in dienst gesteld worden. Nadien werd onder leiding van de heer Liebaert nog een rit gedaan met een van de gyrobusen.



Bovenstaande foto toont de bogie-spoorauto 287, die momenteel dienst doet op de lijn Melreux-Laroche. Dit rijtuig maakt deel uit van een reeks van vijf, in 1940 gebouwd te 's Gravenbrakel en genummerd van 284 tot 288. In 1941 werden zij in dienst gesteld tussen Oostmalle en Turnhout, vóór de elektrificatie van deze lijn.

Nadien gingen zij over naar de Groep Vlaanderen en vervolgens naar de Groep Limburg. Na de afschaffing van de exploitatie per spoor op de lijn Tongeren-Maaseik werden deze spoorauto's overgebracht naar de Groep Namen-Luxemburg.

Deze foto werd genomen te Hotton, door een Nederlands toerist, de heer van Lith, en ons overgemaakt door de heer Faignant van de stelpplaats Laroche.

35 JAREN DIENST
BURGERLIJK KRUIS 1e KL.
Debergh R., boekhouder — Engels P., dienstoverste — Soetaert L., dienstoverste.

BURGERLIJK KRUIS 2e KL.
Savoye A., klerk 1e kl. — Huysveld Th., statieverste — Hollevoet A., meester-gast.

BURGERLIJKE MEDAILLE 1e KL.
Coppens R., paswerker — Desmet O., baanwerker — Heirman V., gesch. werkmán 1e kl. — Hutse E., ontvanger — Lequeux E., geleider, Sierens H., ploegbaas — Vandenbussche O., brigadier — Vandeputte L., koerman — Van Ertvelde R., paswerker — Van Swol R., draaier.

25 JAREN DIENST
BURGERLIJKE MEDAILLE 1e KL.
Vanderplaetse R. — Portier G. — Rosseel M.

BURGERLIJKE MEDAILLE 2e KL.
Burick A. — Broodcooren K. — De Meuleneire G. — Demeyer R. — De Punt R. — D'Haenens L. — François A. — Germeyns C. — Guillemaere P. — Keymeulen V. — Spaens K. — Thienpont B. — Vagenende A. — Vandamme M. — Vandenbulcke A. — Vanden Bussche E. — Van Hoyweghen E. — Verkimpe G. — Willems A.

Buurtspoorwegmaterieel in Noorwegen

Wij vernemen dat de sleepwagens n° 19500-501-502, gebouwd in de werkhuizen van Hasselt, in dienst op de spoorautolijn Tongeren - Maaseik, verkocht zijn aan de maatschappij « Trondheim Sporvei ». Deze rijtuigen werden per buurtspoor naar Jemeppe-s/Meuse gebracht en daar overgeladen op het groot spoor.

Van de Kempische heide naar de fjorden van Noorwegen is voorwaar een lange reis...

Hier zijn ze terug... de « ontvangsters »

De laatste ontvangsters verlieten een tiental jaren geleden de Maatschappij en niemand dacht er aan dat men opnieuw op hen beroep zou moeten doen. Welnu, de exploitatiediensten van Charleroi zijn verplicht geweest vrouwelijke kandidaten aan te werven voor het ambt van ontvanger op de elektrische lijnen; er is inderdaad een gebrek aan werkkrachten in het bekken van Charleroi, ten gevolge van de aanzienlijke vraag in de metaalnijverheid en de aanverwante bedrijven.

Wij begroeten met sympathie de terugkeer van onze vrouwelijke collega's.

DROEVIG ONGEVAL

Op zondag 29 juli werd de heer VERMEIRE F., Directeur van de Groep Antwerpen, zwaar getroffen door het plotse verscheiden, als slachtoffer van een verkeersongeval, van zijn zeventienjarige dochter.

Wij bieden aan de heer Vermeire en zijn gezachte familie de verzekering aan van ons innig meegevoel in het smartelijk verlies dat hen treft.

NIEUWS uit de exploitatiegroepen

OOST-VLAANDEREN

Sedert 3 juni jl. wordt de exploitatie van de lijn Gent - Bassevelde verzekerd met autobussen, in vervanging van de gelijknamige spoordienst.

WEST-VLAANDEREN

Op dezelfde datum werden te Oostende twee nieuwe stadsautobusdiensten in dienst gesteld, in vervanging van de spoordiensten Oostende - Vuurtoren en Oostende - Slijkens.

BRABANT

Op 1 augustus werd een nieuwe openbare autobusdienst in exploitatie genomen tussen Geldenaken en Perwez, via Thorembais-St-Truiden.

HENEGOUWEN

Een openbare autobusdienst Grand-Reng - La Louvière, met een lengte van 37 km, werd in exploitatie genomen.

De Veertiendaagse van de Hoffelijkheid

De afdeling « Onthaal » van de Algemene Wereldtentoonstelling 1958 organiseerde van 1 tot 15 juni jl. een « Veertiendaagse van de Hoffelijkheid ».

De N.M.V.B. heeft dit initiatief gesteund en door een rondschriven van 30 mei, getekend door de heer Directeur-Generaal Hoens,

Wij hadden de gelegenheid in de burelen van de Tentoonstelling hun verslagen in te zien en waren zeer gelukkig te kunnen vaststellen dat de meerdere aangestelden van de N.M.V.B., waaronder de ontvangers Castiaux Maurice, Delmotte Frantz en vooral Mathy Louis evenals de geleider De Weerd Louis, het voorwerp waren van lovende woorden voor hun houding jegens de reizigers.

Anderzijds ontving de Directie van de Groep Henegouwen twee brieven, spontaan geschreven door particulieren. De eerste vermeldt de naam van Nielens Marius van de stelplaats La Louvière en prijst zijn dienstwilligheid tegenover de reizigers en vooral jegens de ouderen van dagen en de kinderen, die hij bij het afstappen van de tram wijst op de gevaren, opgeleverd door de auto's.

In een tweede brief komt de eer toe aan Courtois Achille. Een hoofdstedeling, vaste cliënte op de lijnen van de streek van La Louvière, wijst deze agent aan als een gediensstige en in alle omstandigheden zeer vriendelijke ontvanger. Deze dame, die goed gekend schijnt te zijn met ons net in Henegouwen, maakt van de gelegenheid gebruik om posthuum hulde te brengen aan de heer Gilbert René, die werkelijk een model toezichter was.

De diensten van de Tentoonstelling ontvingen ook nog een brief van een bejaarde dame, die wijst op de uitzonderlijke hulpvaardigheid van ontvanger n° 222 (het betreft Van Dyck Guillaume van de stelplaats Disedelle), die haar een reiskaartje gaf, niettegenstaande



zij haar plaatsbewijs niet volledig kon betalen.

Dit alles is zeer sympathiek. Natuurlijk weten wij dat er heel veel agenten, ontvangers en geleiders zijn die hun dienst met de nodige voorkomendheid waarnemen, en indien wij slechts de namen van enkele collega's aanhalen is dit enkel omdat deze ons werden medegedeeld door de reizigers.

Aan alle regels zijn echter uitzonderingen; ook hier. Want soms ontmoet men wel een agent die met nors gezicht rittenkaarten knipt, reiskaarten aflevert en kort en afgebeten antwoordt op de door reizigers gestelde vragen.

Het is om deze uitzonderingen tot betere inzichten te brengen, dat de Tentoonstelling de operatie « Glimlach » heeft gelanceerd.



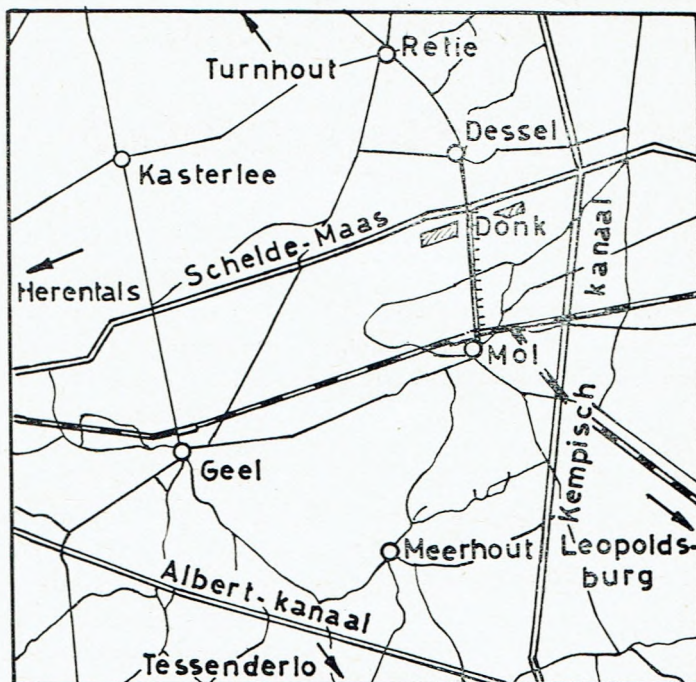
werd het personeel uitgenodigd « gedurende deze veertiendaagse campagne de hoffelijkheid, die het eigen is, in nog grotere mate te beoefenen ».

De onderzoekers van de Tentoonstelling hadden hun handen vol met gans het land te door-kruisen om de goede wil van de agenten van het merendeel van de openbare diensten, voornamelijk deze van de vervoerondernemingen en de politie, op de proef te stellen.



Mol, de uitgestrekste gemeente van ons land, met zijn dennenbossen en ongerepte heide, waar Jacob Smits, Dirk Baksteen en anderen hun inspiratie zochten en vonden, is eveneens het voornaamste productiecentrum van wit zand in België.

De laag, genoemd « wit zand van Mol » strekt zich uit over een oppervlakte van ongeveer 20 km². Deze laag, reeds sedert lang gekend, dankt haar exploitatie in hoofdzaak aan het bestaan van de kanalen, die de streek doorkruisen, en aan de buurtspoorwegverbinding, die de zandgroeven verbindt met de N.M.B.S.



*De N. M. V. B.,
een schakel in het productieproces*

VAN WIT ZAND TOT FIJN GLAS

ENKELE wagentjes, een kleine smidse, een park kruiwagens en een gans arsenaal spaden, dit was de klassieke uitrusting van een zandgroef in de tweede helft van de XIX^e eeuw.

Deze exploitaties bereikten met dergelijke uitrusting en met handenarbeid een gering rendement.

Door de mechanisatie en de concentratie van de productie kon een gevoelige prijsdaling bekomen worden. In 1882 werd het zand uitgehaald met behulp van emmerbaggermolens, in werking gesteld door stoom. Een tiental jaren later werden zij vervangen door zandzuigers, wat toeliet de kostprijs nog te vermindern en de kwaliteit te verbeteren.

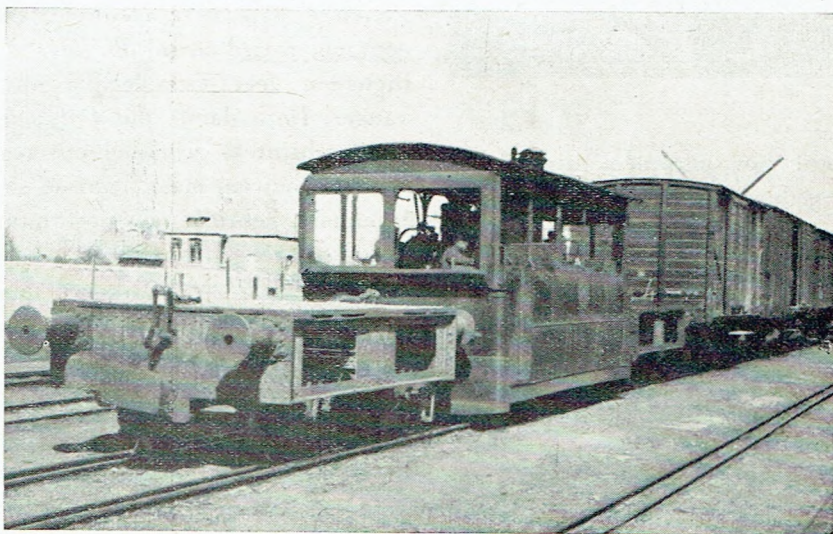
Geruime tijd diende het zand, dat met de spoorweg moest vervoerd worden, eerst op lichters geladen om dan te Herentals, op 20 km van de exploitatie, overgeladen te worden op spoorwagens.

Op 30 juni 1893 werd echter door de N.M.V.B. een vergunning aangevraagd voor de aanleg van een buurtspoorweg van Turnhout naar Meerhout over Mol. Deze vergunning werd toegestaan op 19 april 1894 en, op 4 mei van het volgend jaar, werd de lijn geopend. De verbinding van Mol-Donk naar het station van het groot spoor werd aangelegd in 1897 en liet een rechtstreeks vervoer per spoor toe.

Tussen bovengenoemde plaatsen, over een lengte van ongeveer 4 km, werd een spoorbaan van 4 sporen aangelegd; een

buitenspoor van 1,435 m voor de wagens van het groot spoor en een binnenspoor van 1 m voor de stoomlocomotieven van de N.M.V.B. De tractie van de wagens van het groot spoor geschiedt met stoomtuigen van de buurtspoorwegen met behulp van tussenlopers met 2 soorten buffers.

*
**



Deze kleine locomotieven werden eertijds gebruikt voor het vervoer van de staatswagens naar het station te Mol. Zij waren steeds gekoppeld aan tussenlopers met buffers, aangepast aan de tram- en spoorwegwagens.

De keuring van de te exploiteren laag gebeurt door methodische peilingen. Stalen worden genomen, die meter voor meter de samenstelling van de zandlaag weergeven. Deze stalen worden in het laboratorium onderzocht ten einde de karakteristieken te bepalen. De bekomen resultaten laten toe een kaart samen te stellen, die de nodige aanwijzingen zal geven op het ogenblik van de exploitatie. Het zand heeft een gemiddelde gehalte aan ijzeroxyde van 0,040 %.

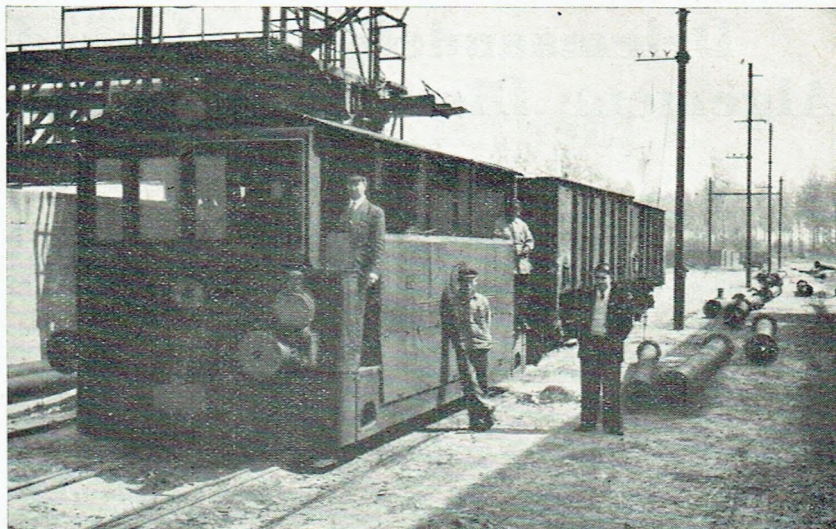
De eigenlijke exploitatie bestaat uit het verwijderen van de bovenlaag. De dunne gewone grondlaag varieert tussen 0,30 m en 2 m. Men treft grondwater aan op ongeveer één meter onder de oppervlakte zodat het terrein in een vijver wordt herschapen.

De verwijdering geschiedt met bulldozers waardoor de zandlaag zo goed als mogelijk aan de oppervlakte komt. Hierna begint de winning. Een bark waarin een centrifugale motorpompgroep geplaatst is, zuigt het zand uit het water en leidt het door een buizenstel naar een filtreertoestel, opgesteld op een andere plaats van de vijver. De zeef weerhoudt de grove elementen terwijl het gezeefde zand opnieuw in het water terecht komt en alzo een onder-water opslagplaats vormt klaar voor de volgende bewerking.

Een tweede bark neemt het zand van de voornoemde opslagplaats op en stuwt het langs een buizenleiding, hetzij naar de indelingsinstallatie, hetzij rechtstreeks naar de silo's.

Door het klasement langs hydraulische weg wordt het zand van de beste kwaliteit bekomen dat gebruikt wordt in de glasblazerijen. Deze bewerking heeft een dubbel doel : ten eerste een zo volledig mogelijke verwijdering van de zandkorrels groter dan 0,420 mm en kleiner dan 0,125 mm en ten tweede een ver doorgedreven wassing en, tot op een zekere graad, een mineralogische zuivering.

Het zand, dat door de bewerking langs hydraulische weg verwijderd wordt vormt het fijn zand en het grof zand, dat gebruikt wordt in de staalfabrieken, voor het vervaardigen van beton, vloerstenen, enz.



Aanvankelijk waren deze locomotieven bestemd om de sneltreinen te slepen op de lijn Turnhout - Antwerpen. Bij een eerste proefrit bleek reeds dat zij hiervoor niet geschikt waren, gezien de te grote cylinderinhoud in verhouding met de capaciteit van stoomvoortbrengst van de ketel. Om deze reden konden zij de grote snelheid niet bijhouden ; zij hadden niettemin een grote trekkracht. — Nadat het chassis versterkt werd en spoorwegbuffers aangebracht, werden zij uitsluitend in dienst gesteld op de verbindingen van de zandgroeven te Mol, in vervanging van de kleine locomotieven.

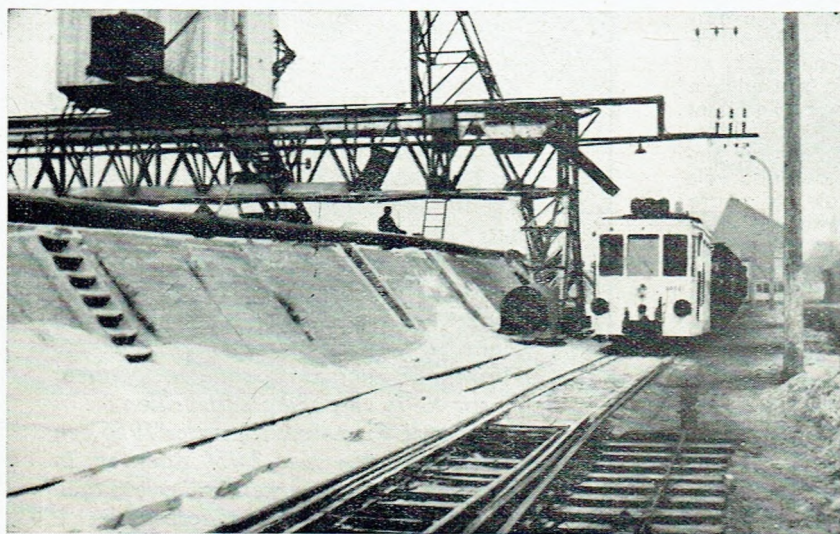
(Foto's Fr. Keutgens.)

Het zand, dat niet door deze installatie wordt bewerkt, zal, zoals hoger gezegd, door een tweede zuigmachine rechtstreeks naar de opslagsilo's gevoerd worden.

De zandbrij van de verscheidene kwaliteiten wordt naar de droogsilos gezonden. Na een verblijf van 8 uur in deze silos bevat het zand nog slechts 3 à 4 % aan vocht wat min of meer behouden blijft.

In dit stadium is het zand klaar voor de verzending. Laadbruggen met emmerbaggermolen en een lopende band, met een capaciteit van 200 ton per uur, zorgen voor het laden van de lichters, de spoorwagens en de vrachtwagens. De voornaamste afzetgebieden zijn : Duitsland, Engeland, Oostenrijk, Denemarken, Schotland, Spanje, Finland, Frankrijk, Griekenland, Ierland, Italië, Luxemburg, Noorwegen, Nederland, Zwitserland en Zweden. Buiten Europa wordt het verzonden naar : Argentinië, Canada, de Verenigde Staten, Venezuela, Algerië, Egypte, Marokko, Tunesië, Indië, Irak Israël en Pakistan.

Het wit zand wordt voor menigvuldige doeleinden gebruikt. Noemen wij enkel de bijzonderste : voor het vervaardigen van glas ; voor het afkanten, het polijsten en het zanden van glas ; in de metaalnijverheid ; in de bouwnijverheid ; voor het vervaardigen van ceramiek en gleiswerk ; voor het reinigen van huiden en pelzen ; voor het zagen en polijsten van marmer, enz.



Een zicht op de laadplaats. Links de silo's, waarover de laadbrug loopt met emmerbaggermolen en lopende band. Rechts de A.R.T. 41, een spoorauto, omgebouwd in de werkhuizen van Turnhout. Voorzien van spoorwegbuffers kan hij 15 geladen spoorwegwagens trekken.

VERVOER OP HET BAANVAK MOL (Donk) - MOL (Station N.M.B.S.)

Jaar	Wagens (N.M.B.S.)	Ton.
1953	10.135	199.235
1954	9.453	188.813
1955	11.699	233.749

J. NEYENS.

Driemaandelijke Vergadering van de Algemene Dienst voor Veiligheid en Hygiëne

(21 juni 1956)

BIJ het openen van de vergadering stelt de h. Borgerhoff het nieuwe Algemeen Diensthoud voor Veiligheid voor, de h. Declercq, R., Inspecteur-Generaal, en heeft hem welkom.

De h. Declercq dankt, en brengt hulde aan zijn betreunde voorganger de h. Van Lierde, F., waarvan de afgevaardigden de bekommernissen voor de veiligheidsvraagstukken hebben kunnen waarderen.

SAMENVATTING VAN DE BIJZONDERSTE PUNTEN.

De h. Follon deelt mede dat de Aankoopdienst schoenen besteld heeft met zolen, die weerstaan aan gasolie.

Bij het onderzoek van het Jaarverslag 1955 laat de Voorzitter opmerken dat tot op heden slechts rekening werd gehouden met de ongevallen met werkverlet, maar dat nu eveneens een staat zal opgemaakt worden van de ongevallen zonder werkverlet, wat een lichte wijziging brengt aan de gewone statistieken.

Maar vergeten wij niet dat wij vechten tegen HET ongeval, welk het ook weze. De h. Declercq voegt er nog aan toe dat hij niet begrijpt hoe het komt dat er nog zoveel ongevallen gebeuren in de werkhuizen, na al de inspanningen, die er gedaan werden bij het plaatsen van de machines, het arbaken van de wegen, enz. Het is te betreuren, en er moet bijzondere aandacht geschonken worden op dat gebied.

Eens te meer dringt de h. Declercq aan op de noodzakelijkheid van de eerste zorgen. De Voorzitter wijst vervolgens op de belangrijke verergering van de ongevallen aan de voeten. Geregeld wordt vastgesteld dat er werklieden zijn, die nog schoenen dragen, niet aangepast aan het werk of wel in slechte staat.

Het aantal ongevallen te wijten aan vallen, het verplaatsen van lasten, en aan verkeerde bewegingen is nog zeer hoog. De Voorzitter trekt de aandacht van de geïnteresseerde diensten op de lasten-versjouwingen en dringt vooral aan opdat er orde zou heersen in de werkmiddens. Tevens trekt hij de aandacht op het belang van het nazicht van de toestellen ter beschikking gesteld van de agenten, om op het dak van de rijtuigen te klimmen.

Handelend over de preventieve actie te organiseren op het menselijk plan, deelt de Voorzitter mede dat bij zekere agenten een vermoeden werd vastgesteld bij de aanvang van de dienst. Hij vraagt aan de afgevaardigden dit element niet uit het oog te verliezen bij de ontleding van de oorzaken van de ongevallen.

Als besluit meent de h. Declercq dat de preventieve actie zich niet mag beperken tot de ongevallen met werkverlet. Hij is van oordeel dat elk ongeval, zelfs zonder werkverlet, grondig moet onderzocht worden ten einde de voorzorgsmaatregelen te bepalen. Inderdaad vele lichte ongevallen hebben dezelfde oorzaak als zware ongevallen en **alleen het toeval** heeft gewild dat deze zonder ernstig gevolg bleven. Anderzijds kan een kleine wonde ontsteken; zodoende kan een licht ongeval ernstig worden en een lange werkonbekwaamheid tot gevolg hebben.

De h. Inspecteur-Generaal wijst op de belangrijkheid van de brochure « Commentaar bij het Veiligheidsverslag 1955 » en hij hoopt dat de afgevaardigden er veelvuldig gebruik zullen van maken.

De voormiddagzitting wordt geheven te 13 u.

UITREIKING VAN HET DIPLOMA « MAAND ZONDER ONGEVAL ».

's Namiddags vergaderde de Algemene Dienst voor de uitreiking van het diploma van « de maand zonder ongeval » aan de h. Dulieu, Directeur van de Groep Namen-Luxemburg.

Voor deze gelegenheid hadden de h. Royen, e.a. ingenieur, en de h. Habran, bewegingsoverste, de verplaat-

sing naar Namen gemaakt. Verscheidene stelplaats-oversten waren eveneens de afgevaardigden van de Veiligheid komen vervoegen; o.m. de h. Dropsy, stationsoverste te Melreux en de h. Faignant van Laroche, de organisators van de originele plaatselijke veiligheids-wedstrijd, die zoveel succes kende.

De h. Declercq, Inspecteur-Generaal, neemt het woord en herinnert aan de campagne van de « Maand zonder ongeval » :

« Indien de uitslagen » zegt hij, « niet aan de gestelde verwachtingen beantwoordden, heeft deze wedstrijd toch laten uitschijnen dat mits ernstige inspanningen er op zekere plaatsen verbeteringen werden bekomen. De uitslag toont aan dat de Groep Namen-Luxemburg aan het hoofd staat van het klassemment met 2.097 punten terwijl de voorlaatste 719 en de laatste Groep slechts 249 punten heeft behaald. »

« Niettegenstaande de intense propaganda blijven de verantwoordelijkheden ingewikkeld » vervolgt de h. Declercq. « en daarom vraag ik met aandrang aan de hoofden van de Veiligheid nog meer in voeling te treden met de meestergasten en de brigadiers, die de nodige aanwijzingen kunnen geven aan de jonge arbeiders en deze vooral moeten vormen. »

Het is hem bijzonder aangenaam de h. Dulieu geluk te wensen en hij vraagt hem in zijn naam allen te willen bedanken, die bijgedragen hebben tot het bekomen van dit prachtig resultaat.

Onder luid handgeklap ontvangt de h. Dulieu, uit de handen van de h. Inspecteur-Generaal, het bijzonder diploma. Deze verklaart zeer gevoelig te zijn aan de gelukwensen, maar daar gans de Groep in deze hulde moet betrokken worden zal het diploma van stelplaats tot stelplaats doorgegeven worden.

De h. d'Hoop, Diensthoud voor Veiligheid, brengt hulde aan het personeel van zijn Groep dat gedurende een ganse maand alles in het werk heeft gesteld om elk ongeval te vermijden en het resultaat te bereiken dat men heden viert.

Deze kleine plechtigheid werd besloten met het afrollen van drie films over de veiligheid.

WEET U, DAT...

... voor gans het net, wij, in 1954, 61 ongevallen aan de voeten hebben opgetekend, doch dat wij in 1955 er 91 tellen, hetzij een verhoging van 50 t. h. ? Een zeer hoog percentage door niets te rechtvaardigen.

... wij in 1954, eveneens voor gans het net, 26 gevallen hadden van oogkwetsuren veroorzaakt door vreemde voorwerpen ? In 1955 werd dit getal opgevoerd tot 33.

Kunt U geloven dat er nog arbeiders zijn die de schouders ophalen wanneer er sprake is van veiligheidsbrillen ?

... gedurende het eerste trimester 1956 een exploitatiegroep met 2.056 agenten, in het geheel 1.027 werkelijke verletdagen wegens ongeval heeft genoteerd ?

Wij laten de lonen en de sociale lasten nog onbesproken, maar denkt U ook niet dat deze cijfers tot nadenken stemmen ?

WERKPOSTEN

IN HET WERKHUIS TE HASSELT

Het plaatsen van elektrische leidingen in nieuwe autobussen

Oude werkwijze.

De leidingen werden in de autobus getrokken en ter plaatse gemeten, met elkaar verbonden en gesoldeerd. Nadien werden ze met een bekleding overtrokken en werden de klemmen aan de draden gesoldeerd.

De rollen draad en bekleding lagen verspreid in de autobus en hinderden de andere agenten, die in de autobus aan het werken waren.

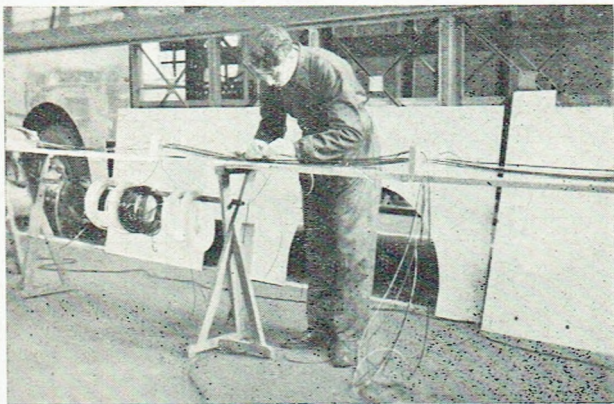
De verbindingen en de lassing moesten boven tegen het plafond uitgevoerd worden, waardoor de agent in een zeer moeilijke houding stond. Tezelfdertijd leverde deze werkwijze een verlies aan tin op.

De werktijd voor het verbinden en het plaatsen van de elektrische leiding bedroeg 5 uur.

Verbeterde werkwijze.

Er werd een speciale montagestand gemaakt, waarop de lengte en de kleur van de verscheidene draden is aangegeven.

De draden worden zeer gemakkelijk gespannen in speciale houders met gleuven bedekt met rubberschuim, zodat de draden stevig geklemd zitten, gemakkelijk te plaatsen zijn en nog gemakkelijker



Theo Jans aan de montagestand.

terug uitgenomen kunnen worden, zonder ook maar enigszins de isolatie van de draden te beschadigen.

De lassing en verbindingen kan de agent zeer gemakkelijk naar keuze, hetzij in zittende, hetzij in staande houding, uitvoeren.

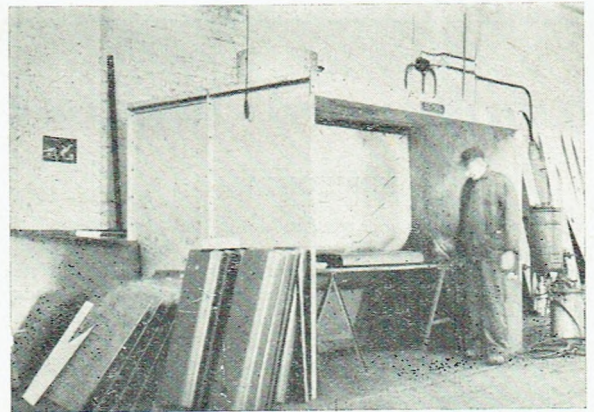
Het verlies van tin is totaal uitgesloten daar er een aluminiumplaat onder de verbindingen wordt geplaatst gedurende het solderen, zodat de druppels tin terug kunnen opgenomen worden met de soldeerbout.

Een speciale installatie voor het afrollen van draad en bekleding is voorzien. De leidingen worden in serie afgewerkt.

Het gereedmaken en het plaatsen van de leidingen duurt nu nog 2 u. 20'. Dit betekent dus een tijdswinst van 2 u. 40'.

Schildering met verfpistool en watergordijn

Deze werkwijze wordt gebruikt voor het schilderen met roestvrije verf, van de afzonderlijke onderdelen van de autobuskasten. De fijne verfdreepjes worden tegen het watergordijn gezogen, dat ze meevoert in een grote bak waar de afscheiding zal gebeuren.



Jan Vuerstack speciaal aangesteld voor de schildering met verfpistool.

Voordelen

De volledige bescherming van de spuits en zijn omgeving.

De gelijkmatige verdeling en de betere aanhechting van de verf, waardoor de droogtijd aanzienlijk verminderd wordt.

Een aanzienlijke besparing van tijd daar de kleine stukken per groep bespoten worden.

De tijdswinst bedraagt 93 %.

Per éénmeterspoor

van Digne naar Nizza



De spoorauto volgt de loop van de Var tussen Digne en Nizza.

Tussen de weinige, nog in dienst zijnde Franse éénmeterspoorlijnen, neemt de lijn Digne-Nizza een uitzonderlijke plaats in.

Deze lijn, met een totale lengte van 151 kilometer, verbindt de departementen van de Var en Alpes-Maritimes met de Basses-Alpes en de Bouches du Rhône. De lijn heeft over gans haar lengte slechts één spoor en ligt op eigen bedding.

Na een eerste traject door een wilde streek bereikt zij te Mézel de vallei van de Asse, die zij gedurende een twintigtal kilometer volgt. Geleidelijk klimt zij tot op 940 m. en door een tunnel van 1.150 m. gaat het naar

Saint-André-des-Alpes. Steeds maar hoger langs de vallei van de Verdon en door een tunnel van de Col Saint-Michel, naar het bekken van de Var.

Door een schilderachtige streek daalt de lijn nu naar de vallei van de Vaire. Te Pont de Gueydon, loopt zij langs de Var, die zij omzeggens gaat volgen tot in Nizza. Entrevaux, de eigenaardige versterkte stad, het werk van de Franse vestingbouwer Vauban, ligt op haar weg.

Reeds bevinden wij ons in de Alpes-Maritimes en genieten van een machtig zicht op de kloven van Cians, La Mescla en La Vésubie. Dit is het mooiste deel van het parcours. Even-

als, voor de in de onmiddellijke omgeving lopende « Route Napoléon », moesten hier verscheidene tunnels gegraven worden. Na La Vésubie volgt de lijn de lage vallei van de Var tot in St-Isidore en na nog een reeks tunnels te hebben doorgereden komt weldra Nizza, het eindpunt van de lijn, in het zicht.

De reizigers, die zich naar de Azurenkust bereven, aarzelen niet de gewone weg over Marseille te verlaten en gebruik te maken van deze toeristische lijn. De comfortable spoorauto's zullen hun doorheen een der mooiste streken van Frankrijk voeren.

Kruiswoord - Raadsel

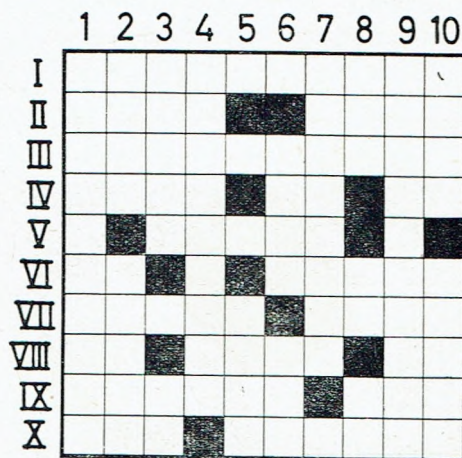
HORIZONTAAL.

I. Benzine en lucht worden er in de verhouding 1/16 gemengd. — II. Op het vuur gegoten, brengt verwikkelingen mee. — Oudgermaans schriftteken. — III. Ingesteld door uitvinder van 'n gevaarlijke stof, beloont hij de dienaars van Wetenschap en Vrede. — IV. Handelsdocument dat samengaat met de Warrant. — Dochter van Inachos. — Noot. — V. Staaf. — VI. Uitroep tot aanmoediging. — Gebergte in 't Noord-Oosten van Italië, met beroemde druipsteengrotten. — VII. Smal en lang in harmonische verhoudingen. — Een der belangrijkste naoorlogse verdragen. — VIII. Idem. — De pen wordt er in gedoopt. — Bijwoord. — IX. Wordt verwekt door stromend water. — Men geeft ze aan wie ze toekomt. — X. In de lente stijgt het snel. — Allebei in Limburg, aan weerszijde van de Maas en van de grens, zelfde oosterlengte.

VERTICAAL.

1. Onze Maatschappij heeft ze nodig voor het exploiteren der lijnen. — 2. Zuid-Afrikaanse geneeskundige plant. — Binnenkort. — 3. Sierheester met hangende rode bloemen. — Aan de bovenzijde. — 4. Afbeelding. — 5. Een belangrijk gewricht. — 6. De kleinste van de vijf. — Een koppig of ruw persoon. — 7. Verwaand. — 8. Scheepsterm voor touw. — Afkorting voor raad. — Omgekeerd lidwoord. — 9. Minder met de waarheid overeenstemmende. — 10. Overschot. — Babel en Pisa zijn er door beroemd.

G.V.V.



Oplossing

O. B.

Nr 62

P A N T O G R A A F
R A - E - E - A X E
I N V E N T A R I S
E Z E L - E - D O -
M E E T - M A L M O
G T - K O P L A A G
E T C E T E R A - I
T E - U - R E G I E
A N - Z O D E - E R
L - M E S - - - R -