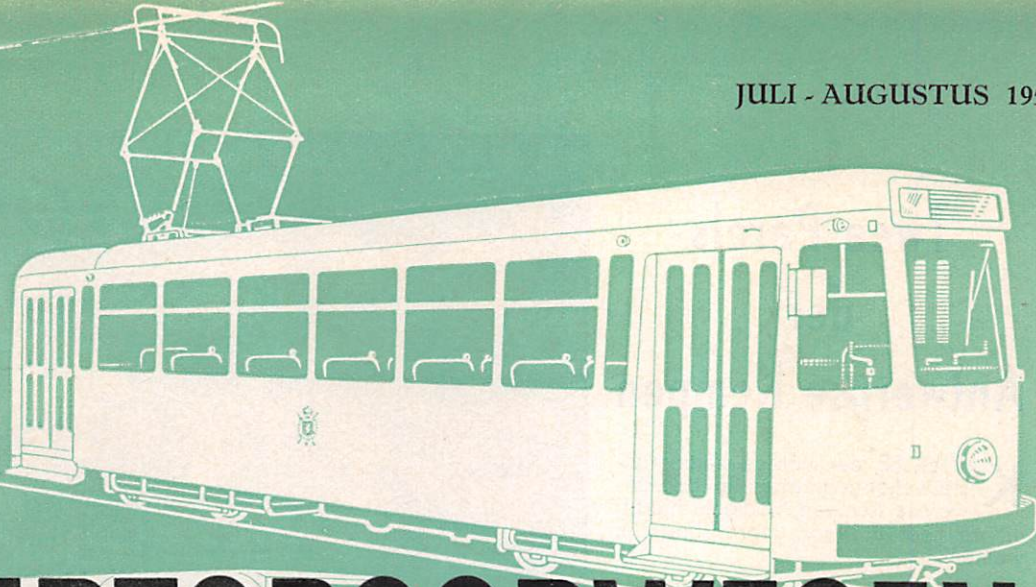
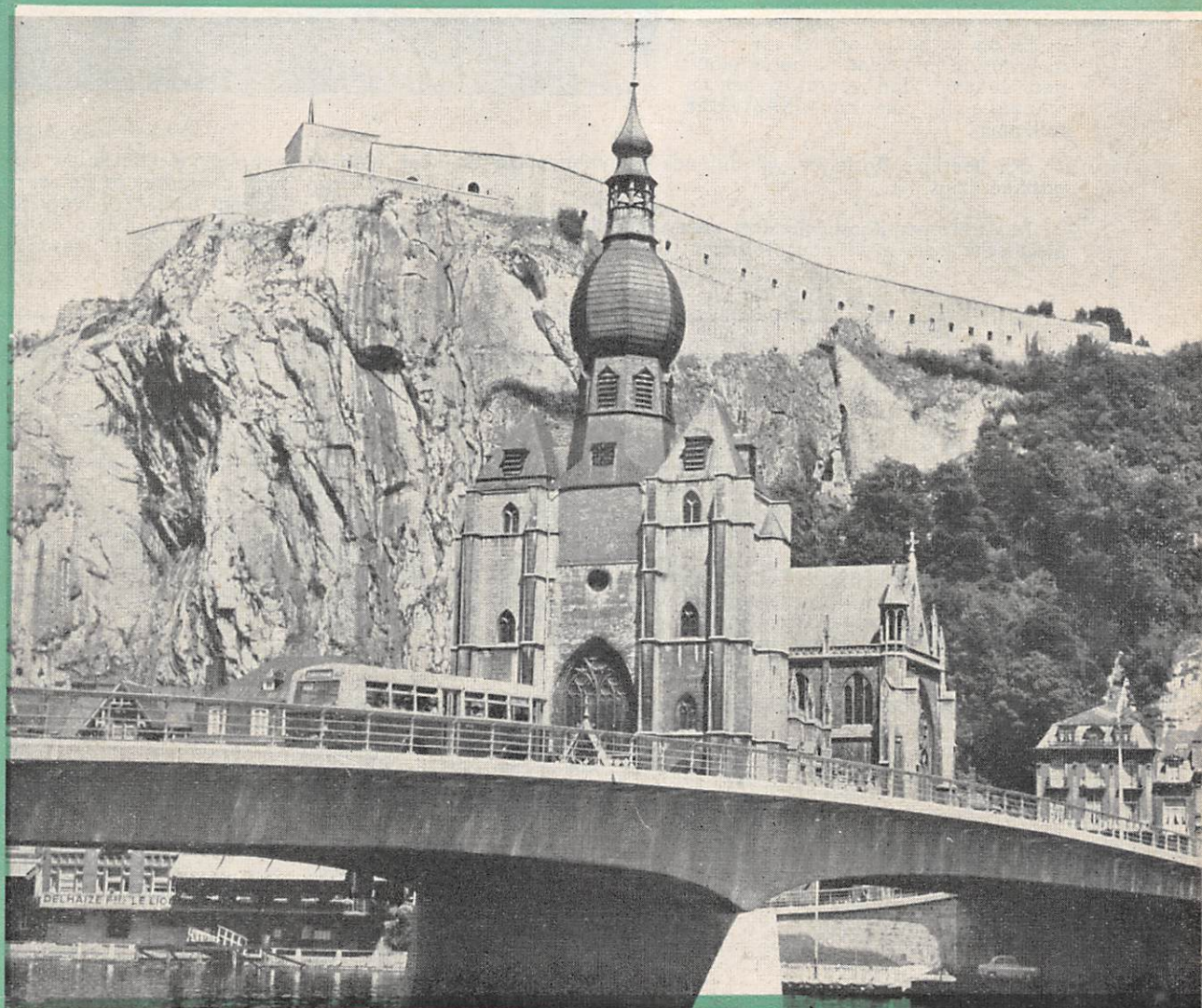
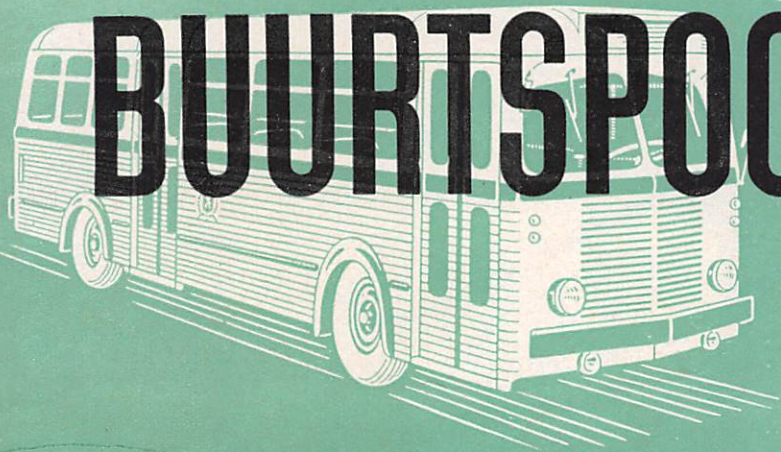


ONZE



BUURTSPORWEGEN



Een autobus van de lijn Dinant - Beauraing overschrijft de Maas te Dinant.

(Foto Roels.)

Two Pears der Antwerpse Kempen

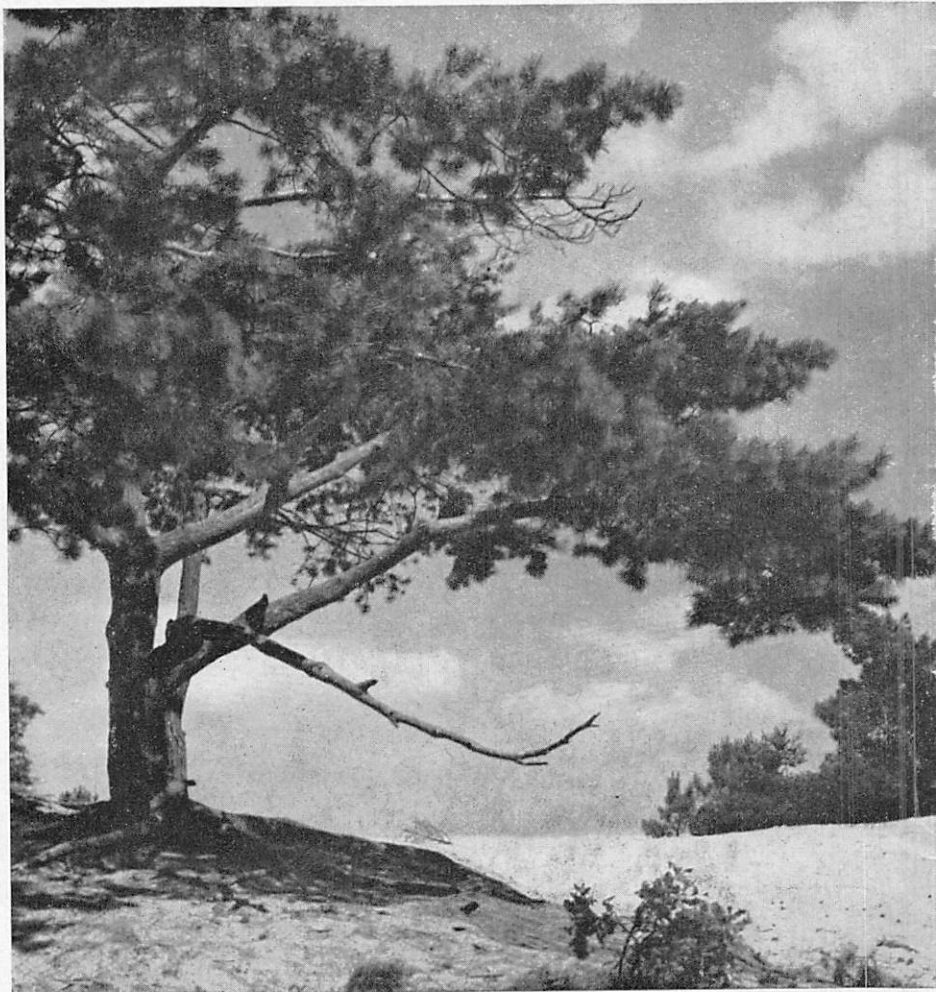
KASTERLEE, een van de belangrijkste vakantieplaatsen in de Antwerpse Kempen, nodigt u hierbij uit en heet u reeds vooraf hartelijk welkom.

Voor wie Kasterlee nog niet bekend is, moge hier vermeld worden, dat dit unieke villegiatuurcentrum op minder dan 50 km van Antwerpen en op slechts 70 km van Brussel gelegen is. Kasterlee dankt zijn toeristische faam aan zijn buitengewoon gunstige ligging, te midden van uitgestrekte dennenbossen, met duinen en zandheuvelds, die alle vrij toegankelijk zijn. Kasterlee is een plaats waar iedereen kan genieten van rust, schoonheid en ontspanning; rust voor de ouderen of zwakkeren in de schaduw van de hoge dennebomen; van zand en zon voor de kinderen bij hun spel op de kruinen of op de hellingen van de Hoge Mouw en de Zwarteberg; van wandelingen naar de schilderachtige doelpunten in en om het dorp.

En als de heide, op het einde van augustus, in fonkelend purperen gloed gaat bloeien, dan vooral is het de schoonste tijd om naar KASTERLEE te komen.

Dat heerlijke Kasterlee wil dit jaar uw vriendelijke gastheer zijn.

Te Antwerpen-Rooseveltlaats neemt u te 8 u. 45 de elektrische tram n° 41 naar Turnhout, waar te 10 u. 15



(Cliché Bell Telephone Club Magazine.)

een autobus vertrekt naar Kasterlee, met aankomst te 10 u. 34. Het volgende vertrek te Antwerpen heeft plaats te 10 u. 45 en brengt u te 12 u. 04 u te Kasterlee. De terugreis kan gebeuren te 18 u. 16 of te 19 u. 16 met aankomst te Antwerpen, te 20 u. 05, resp. 21 u. 05.

« De heide bereikt haar volmaakte schoonheid in de late zomer als zij bloeit met de dichte vacht harer purperen bloesems. »

Prof. Dr. Jozef MULS.

KALMTHOUT, gelegen aan de internationale spoorlijn Parijs-Brussel-Antwerpen-Amsterdam, mag op een enig natuurbezit bogen. Te weinig gekend, werpt het niet al het voordeel af dat het voor de volksgezondheid betekent. Meerdere duizende hectaren groot, heeft de heide de natuurvrienden en kunstschilders altijd aangetrokken. Haar fauna en flora, duinen en vennen, mastebossen en verre einders, bieden elk wat wils.

Op slechts een twintigtal kilometer van Antwerpen gelegen, is de streek geroepen een belangrijke rol te spelen voor de volksvakantie, het toerisme en de volksgezondheid. Voor overspannen zenuwen en zwakke longen mag het een waar kuuroord heten. De eigenlijke heide, met haar duinen, zandvlakten en hoge hemelen begint aan de Hazenduinen. Vandaar voert een smal pad u heuvel-op en -af naar de Zwarte Heuvel, de Boterduinen, de Steertse Hei en het Groot Meer.

De heide is er op haar wildst. De duinen worden tot heuvels, het kruid reikt tot de knieën en de uitgestrekte

vlakten geel zand doen aan een woestijn denken.

Bezoek ook gij Heide-Kalmthout eens. Ge zult er, in een vreedzaam landschap, midden een schone natuur, in harsgekruide, ozonrijke lucht en rustige atmosfeer, de ontspanning vinden die het verlof waarlijk tot een « verpozen » maakt.

U vertrekt op de Rooseveltplaats, te Antwerpen, te 12 u. 35 en komt te Heide toe te 13 u. 21. De terugreis heeft plaats te 18 u. 56 met aankomst te 19 u. 44 te Antwerpen.

's Zondags bestaat er naast deze ritten ook de mogelijkheid te vertrekken te 10 u. 15 aan de R. Pl. (aank. te 11 u.) en terug te komen te 21 u. 51 (aank. te 22 u. 37).

Bovendien kan men op de donderdagen aan het gemeentehuis van Brasschaat een autobus nemen te 8 u. 10 die te Heide toekomt te 8 u. 41. De tram n° 63 vertrekkend op de R.Pl. te 7 u. 30 geeft aansluiting met deze bus.



Sinds de oprichting van de eerste buurtspoorweglijnen heeft onze Maatschappij steeds een groot aandeel gehad in het vervoer van kinderen, die school liepen in de naburige stad. Onze oudere agenten hebben de sleepwagens van de stoomtrams nog gekend, verlicht met walmende petroleumlampen en gevuld met luidruchtige jongens en meisjes, en nadien de aanhangwagens van de spoorauto's waar het toezicht reeds veel gemakkelijker was.

Het veralgemeend gebruik van de autobus had voor gevolg dat in onze Groepen rondritten werden georganiseerd om de kinderen thuis af te halen.

In sommige Groepen zijn er agenten, die geregeld voor dergelijke diensten instaan en die specialisten geworden zijn om met deze bijzonder moeilijke cliënteel om te gaan.

Een onverwachte medewerking stelt ons in de gelegenheid de « memoires » weer te geven van een bestuurder van een schoolbus. In zijn verhaal, waarin een werkelijke opmerkingsgeest en een tedere sympathie voor zijn woelige bengels te bespeuren is, vertelt hij ons wat hij gezien en gehoord heeft.

Een Schoolbus-bestuurder vertelt ...

Ik ben een nog ongehuwd autobusbestuurder, maar ik denk wel het recht te hebben mij, bij volmacht, vader te noemen van de ongeveer 70 kinderen, die ik dagelijks naar school breng.

Mijn eerste reis, 's morgens, vanuit de stelplaats is zeer kalm. Alle banken zijn ledig en ik hoor niets dan het gekraak van het metalen koetswerk en het klappen van de plooideuren. Maar deze eenzaamheid is van korte duur. Bij de terugreis is de klok van het college en van de lagere school voor mij het einddoel van een rit tegen het uurwerk, tijdens dewelke aan iedere halte elkeen een middel schijnt te zoeken om vertraging te maken.

Indien ik belang stel in de reclames voor haargroeimiddelen dan kan ik zeggen dat de telaarcomers aan de halten daarvan de oorzaak zijn. « Marieke komt seffens » zegt haar vriendinnetje « ze moet haar bigoudis nog uitdoen»,

of « indien mijn broer hier binnen vijf minuten niet is, moet ge niet wachten » schreeuwt een kleine rosse, terwijl hij zich in de bus hijst. De volgende halte moet ik wachten op Suske, de blokker, die terug naar huis moet om zijn bril te halen. Gaat hij hem vinden en zal zijn moeder haar en mijn tijd verliezen met hem een sermoen te geven, terwijl ik ongeduldig met mijn vinger op de drukknop van de deuren tokkel ?

Indien de autobushaltes verzamelplaatsen zijn voor kinderen, dan zijn ze dat ook wel eens voor blaffende vierpoters, die voor de autobanden dezelfde voorliefde tonen als voor de bomen en palen, en die soms als blinde passagiers hun plaatsje wensen in te nemen in de bus. Zo ken ik een dobberman, die een echte specialist is om tussen de benen van mijn klanten te glippen en zich onder de banken te verschuilen. Er zijn dagen dat kinderen en honden samenspannen om mij te beletten mijn

dienstregeling te volgen. Ik herinner mij nog goed dat ik, op een septembermorgen, stilstond om Wardje, 6 jaar oud, op te laden. Hij was nooit naar de bewaarschool geweest en was er niet erg op gesteld de ouderlijke woning te verlaten. In zijn passieve weerstand had hij de medewerking van « Prins », zijn hond. Op het ogenblik dat hij moest opstappen, vluchtte hij plots weg samen met zijn hond. Zijn moeder riep mij ter hulp en samen gingen wij op zoek. In de hal vonden wij de twee vluchtters ; Prins, bewust van zijn waardigheid, versperde, onderaan de trap, de weg naar Edward, die, de twee vuisten onder de kin gedrukt, op de overloop van de eerste verdieping zat.

Het handhaven van de orde is een van de voornaamste taken van de schoolbusbestuurder, want meermalen moet hij als advocaat optreden om twisten en zelfs vechtpartijen te beslechten. En het is de eerste keer niet dat een der jeugdige passagiers zich van bus vergist. Aan ons dan de vergissing goed te maken.

Op een namiddag, tijdens de terugreis, zag ik in mijn achteruitkijkspiegel het mistroostig gezicht van een meisje dat terugkwam van de kindertuin. Ik stop en ga zien wat er hapert. « Ik moet p... doen » fluistert de kleine, al wennend. Enkele ogenblikken nadien is zij aan haar halte, maar zij weigert uit te stappen ; begrijpend heb ik dan een kleine omweg tot vlak vóór haar deur gemaakt, waar we juist op tijd toekwamen. Ik veronderstel het tenminste.

Het is moeilijk zich een denkbeeld te vormen van het lawaai dat deze rakers maken. Soms, om al deze energie ietwat in te dijken, begin ik een bekend en deftig liedje te zingen en aanstonds valt gans het gezelschap in en dan kom ik tot de vaststelling dat de zangkunst inderdaad tot de verzachting van de zeden leidt.



Hoe dikwijls wordt mijn bemiddeling niet ingeroepen om een losgeraakte veter opnieuw te knopen of een geblokkeerde ritssluiting te herstellen.

Bij het naderen van Sint-Niklaas, Kerstmis, de meimaand of andere feestelijkheden, gelijkt mijn bus net op een verhuiswagen gevuld met bloemen, echte en nagemaakte, muziekinstrumenten, en allerlei kisten en dozen.

Ik zou gemakkelijk een bureel kunnen openen van gevonden voorwerpen. Handschoenen, overschoenen, geldstukken behoren tot het dagelijks rantsoen.

Op zekere dag hebben wij de bus bijna moeten omkeren om een schooltas te vinden waarin volgens de eigenaar, moest steken : een griffel, een appel en een lucifersdoosje met twee meikevers.

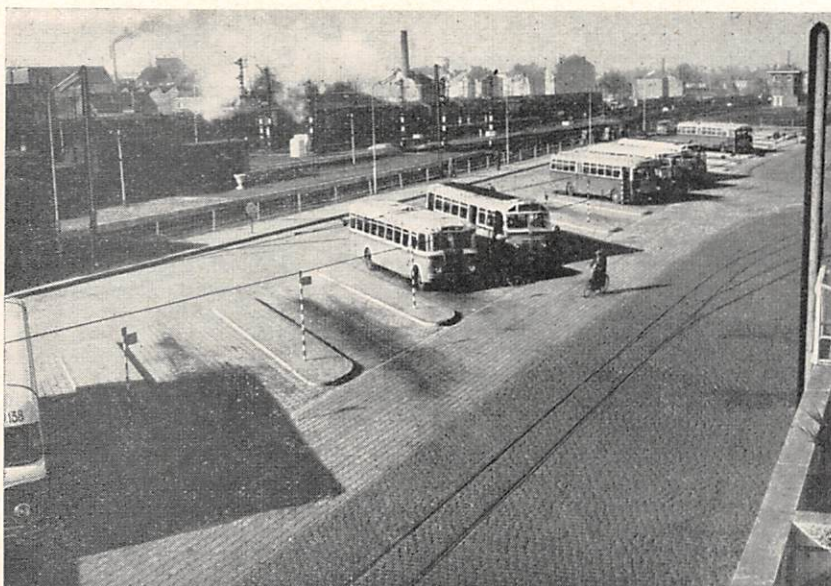
Zoals de politieagenten van Rome wordt ik af en toe al eens bedacht met een geschenkje, meestal naïef, maar daarom niet minder oprecht. Mijn kinderen vertrouwen mij soms ook grote geheimen toe. Zo vernam ik dat de moeder van Nicole haar haren verft, en, misschien nog vóór de huisdokter, wist ik dat Nadine een broertje zou krijgen. Mijn reizigers spreken mij eveneens

over hun zorgen ; een losse tand, een blauw oog of een gezwollen knie.

Eens ontving ik het huwelijksaanbod van een meisje uit het 3^{de} studiejaar. Maar de dag dat de 12-jarige Lucienne mij voorstelde met haar moeder te willen trouwen, slipte mijn bus een ogenblik over het asfalt !

Soms vraag ik mij af of dit werk mij wel vooruitzichten biedt. Maar na wat bedenkingen kom ik tot het besluit dat de kinderen toch de toekomst zijn, dat ik ze allen liefheb en dat de meeste ook van mij houden. Zij kennen mij en ik ken hen, waarom zou ik dus van dienst veranderen ?

Het Autobusstation te Kortrijk



Enkele jaren terug had het stadsbestuur van Kortrijk het verlangen geuit een model-autobusstation te bouwen naar het model van de meest moderne verwezenlijkingen in Frankrijk. Van dit ontwerp moest om financiële redenen afgezien worden. Daar men echter over een uitgestrekt terrein beschikte, grenzend aan het station van de N.M.B.S., werden er een reeks vluchtheuvels aangelegd, elk voorzien van een genummerde paal met de aanduiding van de bestemming.

Een twintigtal dergelijke standplaatsen werden ingericht voorbehouden aan de autobussen van de N.M.B.S., de N.M.V.B. en van de verpachte lijnen.

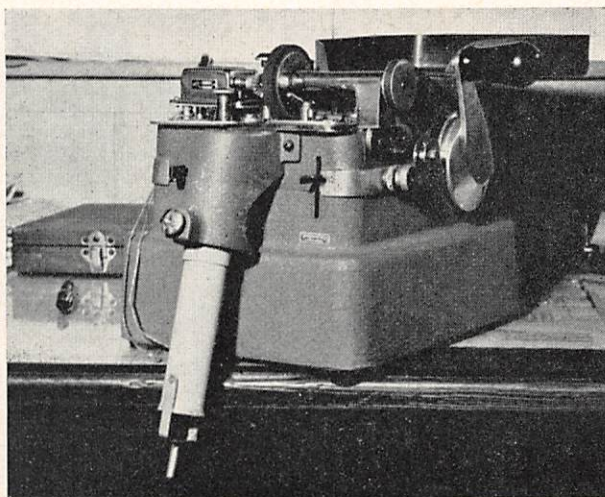
De Geldteller

Dit apparaat, waarvan verscheidene modellen bestaan, bewijst grote diensten in de ontvangsburelen. De foto toont het model dat gebruikt wordt in onze burelen te Gent.

De ontvanger stort al zijn geldstukken van dezelfde waarde op de metalen plaat en, door het in beweging brengen van een handel, vallen deze stukken in een opening, die eindigt op een soort buis waaraan een zakje is vastgemaakt.

Een teller registreert het aantal stukken dat door de buis komt, zodat de bediende het juiste bedrag kan inschrijven.

Dit apparaat bespoedigt en vereenvoudigt de saaie taak van onze bedienden in de ontvangsburelen.



Een landelijke rit van 13 kilometer per spoorauto

VAN EIGENBRAKEL NAAR NIJVEL

Daar de nazomer ons land gewoonlijk nog enkele mooie dagen voorbehoudt, raden wij de ware liefhebbers van spoorreizen aan, nog dit jaar, een tocht te maken op een van onze schoonste lijnen uit het Brabantse, deze van Eigenbrakel naar Nijvel.

Sedert 23 jaar reeds heeft de stoommachine er de plaats moeten ruimen voor de spoorauto's, waarvan het merendeel gebouwd werd in de werkhuizen van Familleureux, en die zich nog altijd in goede staat bevinden. Misschien zijn de lederen kussens ietwat versleten, maar terwijl ge doorheen velden en weiden rijdt of tussen een dubbele rij knotwilgen, vergeet ge dit klein ongemak en hebt ge enkel oog voor het rustige Waals-Brabantse landschap.

De ambtenaren van de Nationale Maatschappij, die in het begin van deze eeuw de lijn ontwierpen, hebben er zeker genoeg in gevonden hun meetinstrumenten en hun nivelleerlaten in volle veld te plaatsen, daar de lijn ver van de banen gelegen is. Soms ziet men er een ploeg baanwerkers aan het werk, niet met houwelen maar met grote zeisen om het gras van de berm te maaien.

Te Bois-Seigneur-Isaac, gelegen in een vlakte waar het zicht reikt tot aan de hoogten van Ittre, is er een stopplaats met vier wijksporen, hetgeen de belangrijkheid aantoont van dit punt van overgave met Virginal, 's Gravenbrakel en Nijvel.

Het afdalen naar Baulers biedt nog mooie vergezichten, maar spoedig houdt de spoorauto stil voor het station van Nijvel. Dit villa-station werd meer dan 50 jaar geleden opgetrokken en wanneer men weet dat het kasteel van de heer de Burlet, de eerste Directeur-Generaal van de N.M.V.B. in de nabijheid gelegen was, begrijpt men dat de architect wilde dat het buurtspoorwegstation tot eer zou strekken van de eerste ambtenaar van de nieuwe Maatschappij.

VAN STOOMMACHINE TOT SPOORAUTO.

Het is de heer Petit, bewegingsoverste, die ons ontvangt; hij is te Nijvel toegekomen op 15 januari 1933 met de opdracht van de organisatie van de spoorautodiensten. Hij was eerst werkzaam in de burelen van Kuregem waar hij in 1915 in dienst trad als klerk, zodat hij nu reeds 42 jaren dienst heeft. Aan de Maatschappij heeft hij als directeurs gekend: de heer Frankard, nadien de heer Leroy, vervolgens de heer Valcke

en de heer Cuvelier Telesphore, die terzijde gestaan werd door een jonge ingenieur, toevallig dezelfde naam dragend, de heer Cuvelier J., de huidige directeur van de Groep Brabant.

Met de heer Petit worden herinneringen opgehaald uit de schone periode wanneer de spoorauto's tot 's Gravenbrakel en Rebecq-Rognon doorreden en wanneer honderden ton zand vervoerd werden van de grote zandgroef van Plancenot. Op het ogenblik wordt nog enkel het vervoer verzekerd van het zand nodig voor de eigen behoeften.

Van 1935 tot 1939 werden op dit net, door het Algemeen Bestuur, meerdere toeristische rondritten georganiseerd met wandeling en middagmaal in het bos van Houssière nabij 's Gravenbrakel; 's namiddags was er een bezoek aan Nijvel en een vieruurtje met de gekende taart « al djôte ». Op de wijkplaats te Plancenot werd ook verscheidene malen een kampeerwagen geplaatst.

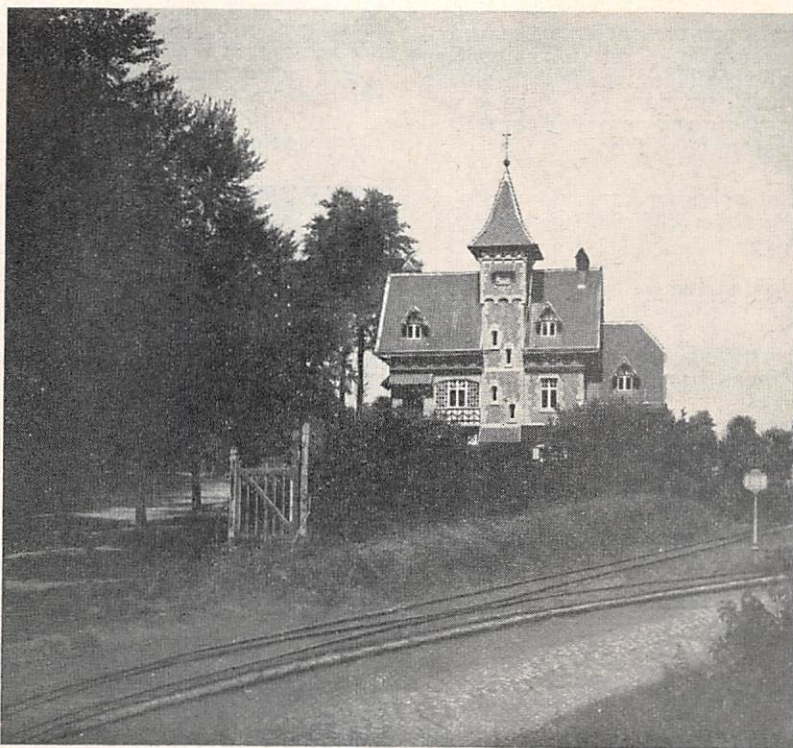
HET ONTWERP VOOR ELECTRIFICATIE.

Bij het aanleggen van de lijn in september 1903 zag men reeds het

groot belang in van deze verbinding daar, hetzelfde jaar een aanbesteding plaats had voor de installatie van een elektrische uitrusting met éénfasige stroom.

De verdere ontwikkeling beantwoordde niet aan de verwachtingen. Bovendien was de exploitatie van deze lijnen, die het in dienst stellen van een groot aantal snoortuigen vereiste, zeer duur, en had voor gevolg dat men op het einde van het boekjaar een ongunstige balans bekam. De deficitaire resultaten verergerden van jaar tot jaar; in 1934 overschreden zij het miljoen. Het in gebruik nemen van spoorauto's bracht de inkomsten en uitgaven in evenwicht en aanzienlijke verbeteringen aan de uurregeling konden aangebracht worden.

Gedurende de oorlog 1940-1945 bewees het net van Nijvel, dat te Eigenbrakel in verbinding stond met het Brusselse, aanzienlijke diensten aan de bevolking, wat de plaatselijke openbare besturen er toe aanzette aan de N.M.V.B. te vragen de studie van de electrificatie opnieuw voor ogen te nemen. In dezelfde periode begon men echter met de electrificatie van de spoorlijn Brussel-Charleroi. Het is vanzelfsprekend dat de inwoners van Nijvel en Eigenbrakel



Het typisch buurtspoorwegstation te Nijvel.

beter zouden gediend worden met de snelle elektrische treinen van de N.M.B.S. en anderzijds waren de korte verplaatsingen op deze lijn alhoewel nog talrijk, toch niet belangrijk genoeg om de gevraagde elektrificatie door te voeren. En het ontwerp bleef ook nu nog ontwerp.

DE SPOORAUTO'S IN DE PROVINCIE BRABANT.

In de provincie Brabant worden op het ogenblik nog slechts vijf lijnen geëxploiteerd met spoorauto's.

Leerbeek-Ninove	16 km
Leerbeek-Edingen	12 km
Geldenaken-Gembloers	17 km
Hamme Mille-Tienen	19 km
Eigenbrakel-Nijvel	13 km
Bois-Seigneur-Isaac-Virginal	8 km

Naar de heer Petit wist mede te delen, doen volgende spoorauto's nog dienst te Nijvel : A.R. 182-183-188-117-210 en de A.R.T. 93 ; drie autobussen zijn in gebruik op de lijn Nijvel-Zen-

nik, geëxploiteerd in eigen beheer.

Verlaten wij nu het stationsgebouw en nemen wij een spoorauto, die ons naar het eindpunt van de lijn voert op de boulevard Fleur de Lys, in het centrum van de stad.

DE GOEDE STEDE VAN DE « ALOOTS ».

Vóór de oorlog was Nijvel terecht fier op zijn wondermooie collegiale kerk van de H. Gertrudus ; 98 m lang en 48 m breed in de kruisbeuk, was zij een van de juwelen van ons land.

Het romaans schip was een wonder, de kerkraden waren van een uitzonderlijke waarde en de relikwiekast van de H. Gertrudus was een meesterwerk van de Frans-Waalse goudsmederij uit de XIII^e eeuw. De toren was de eerste in Europa gebouwde toren uit ijzer en zijn gevel, Sint-Pieter genaamd, was versierd met vijf bogenrijen. Maar ongelukkigerwijze wer-

den op 14 mei 1940, door Duitse vliegtuigen, duizenden brandbommen op de stad geworpen. Vierhonderd vijftien huizen werden vernield en zeshonderd werden zwaar beschadigd ; van de relikwiekast vond men nog slechts gesmolten stukken.

Thans is de stad volledig wederopgebouwd en de plaats rond de kerk is veel verruimd. De architecten, die het ruime schip van de kerk restaureerden, bewaarden zijn oorspronkelijk uitzicht. De herstellingswerken hebben ongeveer 10 jaar geduurd en werden met het maximum van kennis en ook van nauwgezetheid uitgevoerd. Een bewijs hiervan is dat niet minder dan vijftig verschillende soorten mortel werden beproefd voor de opvoering van de buitenzijde.

Fier bewondert « Jean de Nivelles » opnieuw zijn verrezen stad en gaat voort, van op zijn toren, het uur te slaan.

WERKPOST

Herstelling van inspuitspompen en inspuitsers in het werkhuis van Kessel-Lo

Op de werkbank bevindt zich een vaste steun waarop, op een eenvoudige manier, om het even welke inspuitspomp of inspuitsers kan vastgeklemd worden.

Het apparaat ondergaat een grondige reiniging in het stoomlokaal en wordt vervolgens op de herstelsteun geplaatst, om deze niet meer te verlaten vooraleer de volledige herstelling met proef voltooid is.

Het apparaat kan, naargelang de werkorde, in alle richtingen gedraaid worden.

Vooran de werkpost staat een rek waarin alle wisselstukken liggen welke de arbeider nodig kan hebben voor de herstelling van een inspuitspomp en een reeks inspuitsers.

De gedemonteerde onderdelen worden in een bakje met onderafdelingen gelegd. Na keuring vervangt de arbeider de buitendienst zijnde onderdelen door nieuwe, voorradig in de rekafdelingen, en het samenstellen kan dadelijk beginnen.

Elke rekafdeling draagt hetzelfde codenummer als deze van het magazijn.

De gebruikte onderdelen worden 's anderendaags vervangen door stukken uit het magazijn op vertoon van afleveringsbons, die aangerekend worden op het herstelde apparaat.

De onderkant van de werkbank is gans vrij. Boven op het rek, op manskhoogte, staat een kast waarin het gereedschap geborgen wordt. De deur van deze kast gaat naar boven open en de arbeider ziet al zijn gereedschap vóór zich uitgestald en hoeft zijn werktuigen niet meer te zoeken in een donkere kast beneden in de werkbank.

De werkposten voor het herstellen

van gangwissels, remschoenen, koppelingplaten, cilinderkoppen, achterbrugonderdelen, dynamo's, aanzetters en alle repetitieve werken zijn op dezelfde manier opgevat.

De bankschroef wordt bij deze werkposten slechts voor bijzonderheden gebezigd.

Een zelfde agent bedient soms meerdere werkposten.



(Photo Gilliams.)

De commerciële snelheid van de buurtspoorwegdiensten in het Brusselse

In het merendeel van de grootsteden heeft het stadsbestuur sinds enkele jaren af te rekenen met hetzelfde probleem, dit van de belemmering van het straatverkeer. Er zijn te veel vervoermiddelen in verhouding van de beschikbare wegoppervlakte.

Door de heer Nielsen, Directeur van de tramwegen van Kopenhagen, werd daarop gewezen in een verslag voorgelegd, in 1955, op het Congres van de Internationale Verkeers Unie te Napels. Hij zegde o.m. : « de belemmering van het verkeer heeft eigenlijk niets te maken met het werk van de vervoermaatschappijen en zou voor hen geen probleem mogen zijn. Spijtig genoeg zijn de feiten daar en de verkeersmoeilijkheden zijn van het grootste belang voor deze maatschappijen. »

Bij een vergelijking van de statistieken komt men tot de vaststelling dat de resultaten verschillen van stad tot stad ; maar in bijna alle landen wordt in 't algemeen, tijdens de punturen, een soms aanzienlijke vermindering vastgesteld van de commerciële snelheid van de voertuigen van het gemeenschappelijk vervoer.

Op het ogenblik dat onze hoofdstad zich klaar maakt om gedurende zes maanden een toevloed van toeristen en automobilisten te ontvangen, hebben wij ons een gedachte willen vormen van de commerciële snelheid verwezenlijkt door de trams en de autobussen van de N.M.V.B. te Brussel.

Het spreekt vanzelf dat het gemiddelde beïnvloed wordt door het aantal kilometer afgelegd in het vlakke veld of op een afzonderlijke bedding, door het aantal kruisingen, door de staat van de wegen, door de bevolkingsdichtheid, die een invloed heeft op het aantal stopplaatsen en door de lengte van het parcours in de stad.

AUTBUS.

Op de lijn Etterbeek-Overijse noteert men een commerciële snelheid van 30 km/u, wat een record is voor een lijn met eindpunt te Brussel. Er dient echter vermeld dat er tussen Jesus-Eik en de Souvereinlaan weinig stopplaatsen zijn en de baan er in uitstekende toestand is en in rechte lijn.

Anderzijds wordt op de lijn Melsbroek-Schaarbeekse Poort een snelheid van 28 km/u verwezenlijkt.

ELECTRISCHE TRAMS.

Het merendeel van de lijnen van de Groep Brussel wordt nog geëxploiteerd met elektrische trams.

Voor deze lijnen met eindpunt aan het Noordstation hebben wij volgend cijfers genoteerd.

LIJN	Lengte	Commerciële snelheid
Brussel-Humbeek	17.186 km	21.94 km/u
Brussel-Strombeek-Het Voor.	9.760 km	21.65 km/u
Brussel-Aalst	27.134 km	23.58 km/u
Brussel-Londerzeel	20.875 km	24.05 km/u
Brussel-Wemmel	8.155 km	20.38 km/u
Brussel-Zellik	7.942 km	20.70 km/u

Vermelden wij nochtans dat de lijnen Brussel-Wemmel en Brussel-Zellik voor een groot gedeelte door bebouwde agglomeraties lopen en af te rekenen hebben met een druk verkeer. Niettegenstaande zij als half-stedelijke lijnen mogen beschouwd worden, bereiken zij nog een mooi gemiddelde.

Voor de lijnen met vertrekpunt aan de Rouppeplaats of aan de Ninooftse poort vinden wij :

LIJN	Lengte	Commerciële snelheid
Brussel-Waver	39 km	24.84 km/u
Brussel-Eigenbrakel	23 km	23.00 km/u
Brussel-Sint-Genesius-Rode	13 km	22.00 km/u
Brussel-Ninove	23 km	25.00 km/u

Een van de mooiste prestaties wordt geleverd door onze motorrijtuigen type « N », met slechts twee motoren, die 28.44 km/u bereiken op de lijn Brussel-Leuven en dit niettegenstaande twee doortochten van steden.

ONZE STADSLIJNEN.

Onderzoeken wij nu enkele van onze eigenlijke stadslijnen ; het valt onmiddellijk op dat de gemiddelde commerciële snelheid daalt. Inderdaad :

Dilbeek-Sint-Job (V) geeft	19.47 km/u
Rouppeplaats-Itterbeek (A) geeft	18.00 km/u
Rouppeplaats-Sterrewacht (O) geeft	18.24 km/u

De tijd van twee dezer lijnen, ons medegedeeld door de exploitatiedienst van de Groep Brabant hebben wij speciaal nagezien.

LIJN BRUSSEL-STERREWACHT.

Op de lijn O, waarvan de rittijd 18 minuten bedraagt, stelden wij tussen 16 en 18.30 uur een gemiddelde verhoging van 3 minuten vast op de toegestane rittijd, die trouwens opgeslorpt werd dank zij de voorziene rusttijd van vijf minuten. De gemiddelde snelheid slonk aldus tot 16.30 km/u wat nog merkwaardig is tijdens de punturen.

LIJN SINT-JOB-DILBEEK.

Voor deze lijn werd door de exploitatiegroep een snelheid opgegeven van 19.47 km/u over een afstand van 14 km. Op onze eerste reis hadden wij agent Van Vlaenderen als trambestuurder. Zonder onze aanwezigheid te kennen, haalde hij de krachttoer uit op een woensdag, beursdag, op de vastgestelde tijd te Dilbeek toe te komen. Wanneer wij hem dan op zijn prestatie wezen, verklaarde hij ons dat op deze lijn, tijdens de punturen, geen seconde mag verloren gaan. De trambestuurder moet al zijn aandacht besteden aan de verkeerslichten, aan het tijdig sluiten van de deuren en het aanzetten van het rijtuig.

De meeste bestuurders maken op deze stadslijn, gedurende de punturen, 's morgens en 's avonds gemakkelijk een vertraging van 5 à 6 minuten waardoor het gemiddelde tot ongeveer 17 km/u daalt, dat echter hoger blijft dan dit van veel andere Europese steden.

In hogervermeld verslag wordt voor de gemiddelde snelheid van de Londense autobussen slechts 12 km/u aangeduid ; deze van Rome bedraagt, op de punturen 14.2 km/u en op de overige uren 16.3 km/u, terwijl te Barcelona, die een van de levendigste steden is, het gemiddelde schommelt tussen 12 en 16 km/u.

De gemiddelde snelheid, bereikt door onze drie stadslijnen van Brussel, is dus nog uitstekend en alles laat veronderstellen dat, na het voltooiën van de grootse wegenwerken, deze cijfers nog zullen opgedreven worden.



De buurtspoorweg-tunnel op de Heisel

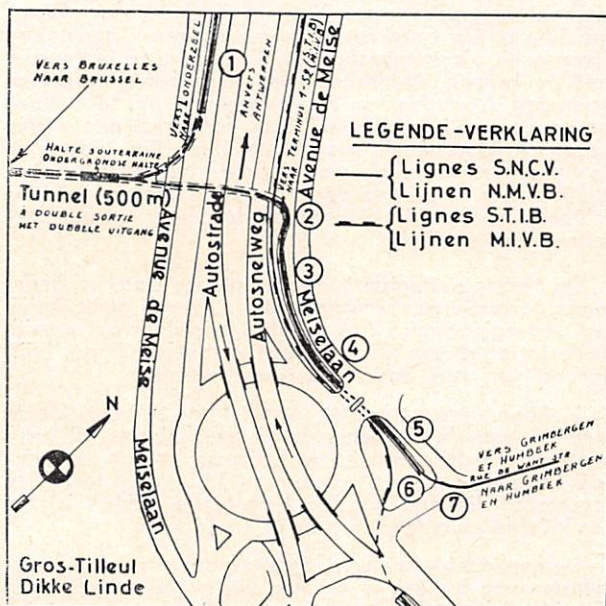
In *Onze Buurtspoorwegen* n°66 gaven wij een schema van de buurtspoorwegtunnel in aanbouw onder de terreinen van de Wereldtentoonstelling.

Een eerste deel, in de richting van Londerzeel, werd in een recordtijd in dienst gesteld en geopend op 27 februari 1957.

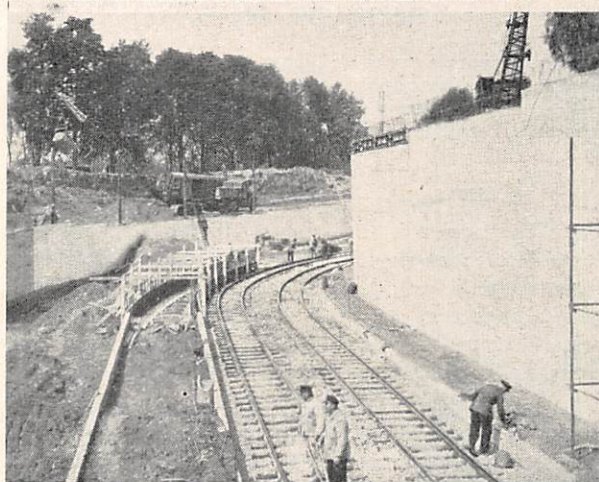
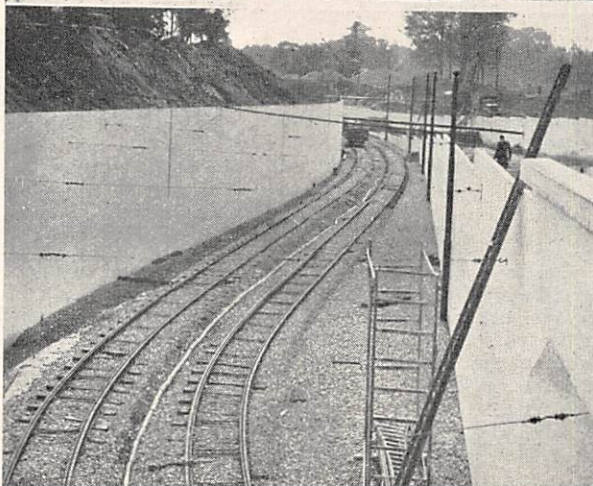
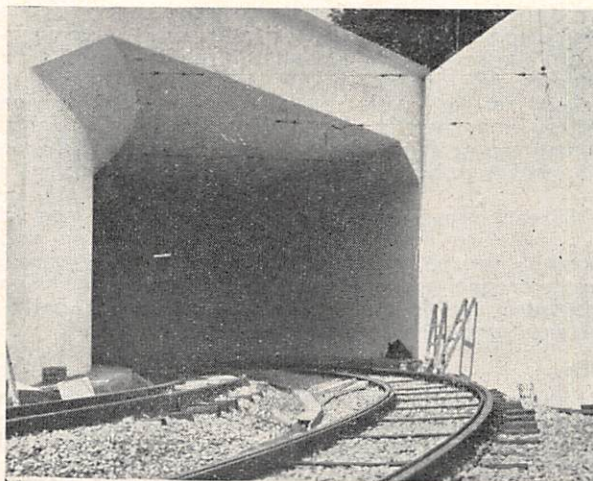


Foto 1.

Foto 1 toont een tram komende van Londerzeel en rijdend in de richting van de tunnel, die naar rechts onder de Meiselaan loopt. Het bebost terrein, rechts, is afgesloten en maakt deel uit van de tentoonstelling. Links van de transporen bevinden zich de rijbanen van de autosnelweg Brussel-Antwerpen.



De nummers verwijzen naar de door de foto's voorgestelde plaatsen.



Foto's 2 - 3 - 4.

De tweede aftakking van de buurtspoorwegtunnel, in de richting van Grimbergen en die onder de Meiselaan en de autosnelweg ligt, werd op 5 juli 1957 in gebruik genomen.

Foto 2 is een zicht op de tunneluitgang naar Grimbergen.

Foto 3. — Onderaan, in de rechterhoek, dezelfde tunneluitgang en verder het spoor in de richting van Grimbergen. In de verte de Japanse Torens, gedeeltelijk verborgen achter een kraan.

De man, rechts achter de muur, bevindt zich op de baan voorbehouden aan de Brusselse Tramwegen, die boven onze tunnel doorloopt; het vroegere eindpunt van de Brusselse Tramwegen werd overgebracht naar de Astridlaan (zie bijgaande kaart).

Foto 4. — Links wordt een perron gebouwd dat gemeenschappelijk zal gebruikt worden door de M.I.V.B. en de N.M.V.B.

Op foto 5 onderscheidt men duidelijk het hoogteverschil tussen het buurtspoor (opgaand in de richting van Grimbergen) en het spoor van de Brusselse Tramwegen, dat leidt naar hun ondergrondse doorgang aan de Vuurkruisenlaan.

Foto 6. — Het plaatsen van de sporen, op afzonderlijke bedding, van aan de tunneluitgang naar Grimbergen tot aan de Dewandstraat, liep vlug van stapel.

Photo 7. — Ploegbaas Timmermans houdt toezicht op de werken ter hoogte van het kruispunt met de lijnen 1 en 52 van de Brusselse Tramwegen. Dit kruispunt zal verdwijnen wanneer deze trams de tunnel van de M.I.V.B. zullen gebruiken.

De buurttram, links, rijdt nog op het vroegere tracé, dat thans verduenen is.



Photo 5.

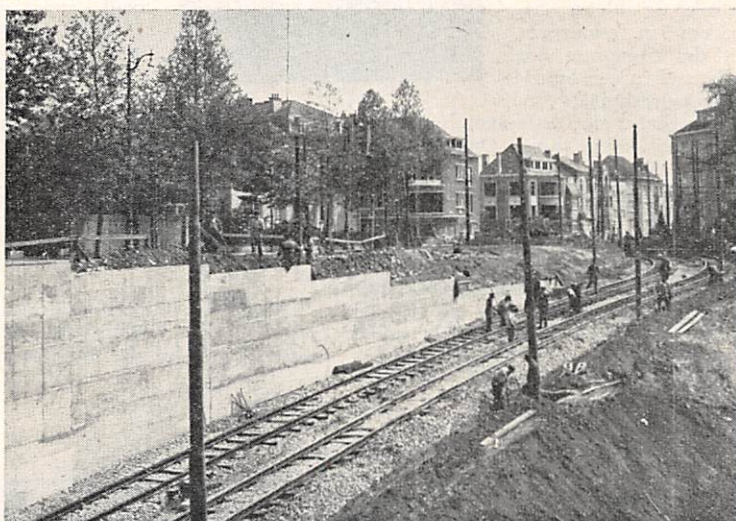


Photo 6.



De agenten Vellemans en Pasteleurs van de dienst W en W hanteren een eigenaardige dubbele spade met een lange steel, gebruikt voor het planten van palen.



Photo 7.

Gouden dienstjubileum te Kuregem

De lijst van de agenten, die vóór hun oppensioenstelling méér dan 50 jaren dienst tellen, is niet erg uitgebreid. Tussen deze agenten, met een waarlijk uitzonderlijke loopbaan, vinden wij dit jaar Frans Segers, brigadier te Kuregem.

De vader van onze jubilaris was machinist bij de «Société des Voies ferrées belges», die, sinds 1887, drie lijnen exploiteerde voor rekening van de N.M.V.B. : Brussel - Ninove, Brussel - Humbeek en Brussel - Londerzeel. Weduwnaar met acht kinderen was vader Segers er in gelukt zijn zoon Frans, nauwelijks 12 j., als schilder te werk te stellen in de stelplaats van Schepdaal. Wanneer het ingevolge te hevige kou onmogelijk was te schilderen te Schepdaal, vertrok de kleine Segers om 5 u. 's morgens met de stoomtram om te Brussel in een buurtspoorwegwerkplaats te gaan werken ; slechts 's avonds om 8 u. kwam hij terug thuis. Ondanks deze weinig benijdenswaardige prestatie wees men deze snaak met de vinger : « hij verdient reeds 1 fr. per dag ».

Bij het overnemen van de lijnen door de N.M.V.B., in 1922, werd Segers overgeplaatst naar de stelplaats van Dilbeek, altijd in hoedanigheid van schilder en sedert ettelijke jaren is hij brigadier in de werkplaats voor schilders te Ku-

regem, waar dagelijks vier motorrijtuigen herschilderd worden.

Wanneer wij spraken over de gevaren van de stiel bevestigd Segers ons dat het gebruik van loodwit in poeder, vroeger veelvuldig gebruikt, bijzonder schadelijk was, maar voegt hij er aan toe, en dit is nog altijd waar : « de zuiverheid op lichaam en kleding is nog steeds het beste tegengif en nooit heb ik mijn werkkledij gebruikt als borstelreiniger ».



Terloops kwam het gesprek op het terrein van de veiligheid en onze interpellant, die op dat gebied de reacties kent van de werklieden, wist ons te vertellen dat in een werkplaats de brigadier of de meestergast gans het jaar door dezelfde raad moet geven en dezelfde opmerkingen moet maken.

De heer Segers is steeds een voorbeeldig werkmán geweest. Zijn smaak in het werk en zijn handigheid in de stiel is immer gewaardeerd geworden. De heer Cuvelier, directeur van de Groep Brabant, heeft hem dan ook in naam van de Maatschappij een mooie gratificatie overhandigd.

Samen met al zijn collega's van Kuregem zeggen wij : « Proficiat, Sus, en tot op het volgende Sint-Elooi-feest ».



Deze foto, zeer interessant op sociaal gebied, werd ons toevertrouwd door de heer Segers. Voor hem is dit document van grote waarde.

De foto, genomen rond 1910, te Schepdaal, toont een groep jonge agenten van de buurtspoorwegen. Segers staat in het midden van de bovenste rij. De twee anderen hebben de maatschappij verlaten.

Op het voorplan herkent men links August Coppens, thans brigadier aan de luchlijn te Merksem.

Een
wedervaren
van



Controleur SPEURNEUS

ONTVANGER : Zeg, chef, hebt ge al iets vernomen over de inwijding van de langste autobuslijn van de wereld?

SPEURNEUS : Neen, welke lijn bedoelt ge?

O : Wel van Londen naar Karachi over Dover, Frankrijk, Duitsland en zo verder naar Indië, met vier afreizen per week.

S : Ik veronderstel dat het een eenmanswagen is...

O : ... met een car-hostess gehuld in een sari en op het voorhoofd het rode onderscheidingsteken van haar kaste : het gaat hier immers om een Pakistaanse maatschappij.

S : Het ontbreekt u niet aan verbeelding.

O : Wat ik mij vooral inbeeld is dat men op zekere dag een blinde passagier zou kunnen ontdekken, zoals zulks op alle internationale vervoermiddelen het vroeg of laat eens gebeurt. Wat zou de busbediende dan aanvangen?

S : Die zou maar raar opkijken te Istanboel een reiziger te vinden, die zich te Kales of te Parijs in de bus zou verscholen hebben. Hij zou zeker zo erg geschrokken zijn als ik, wanneer ik vorige maand in een eenmansbediende bus een reiziger betrapte zonder plaatsbewijs, op 19 secties van de halte waar zij opstapte.

O : Hoe was zulks mogelijk?

S : Er werd vastgesteld dat de jonge dame plaats genomen had op het ogenblik dat de ontvanger-bestuurder even de autobus had verlaten om een pakje af te geven.

O : Wat zegde de ontvanger?

S : Hij beweert gevraagd te hebben of iedereen voorzien was van een plaatsbewijs.

O : Indien dat waar is, dan is volgens mij de reiziger in fout, temeer daar aan iedere halte reizigers opstapten, die hun reiskaart betaalden aan de bestuurder.

S : Akkoord. Maar als controleur voeg ik daar aan toe dat, zelfs wanneer de reizigers langs de bestuurder voorbij komen, een bestendige controle nodig is en dat, indien een agent zijn ontvangstpost verlaat, hij zich naderhand moet vergewissen of iedereen voorzien is van een plaatsbewijs.

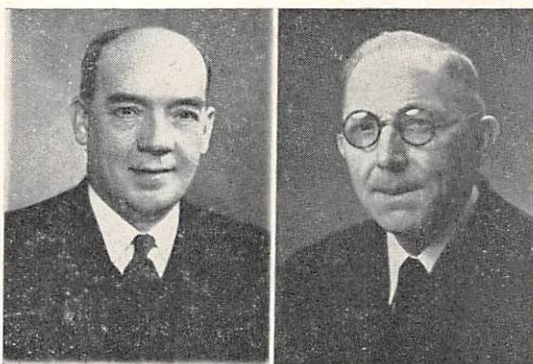
PERSONALIA

DE MOOIE LOOPBANEN



Frans Van Hove
In 1910 in dienst getreden als stoker werd hij machinist in 1921 en ging in 1932 over naar de elektrische dienst. Hij telt 43 jaren dienst in de Groep Oost-Vlaanderen.

Georges Harvengt
Kwam in juni 1913 in dienst als soldeerder in het werkhuis van Eugies, waar hij gedurende 40 jaar werkzaam was. Enkele jaren na zijn in diensttreding werd hij benoemd tot brigadier.



Charles Paten
In dienst getreden in november 1918 bij het Hoofdbestuur, was hij gedurende meer dan 38 jaar de chauffeur van de diensten van het Algemeen Bestuur.

Louis Van de Putte
Trad op 30 mei 1929 in dienst bij het Hoofdbestuur. Hij eindigde zijn loopbaan als e.a. deurwachter van de heer Directeur-Generaal.



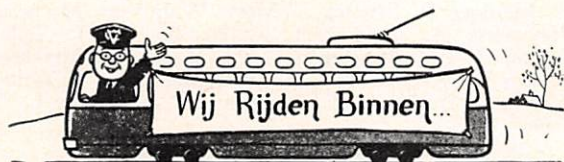
Camille Quartier
Geboren in 1892 trad hij in 1912 in dienst van de Buurtspoorwegen van de Kust. Hij eindigde zijn loopbaan als trambestuurder in de stelplaats van Knokke na een dienstperiode van 45 jaren.

Nestor Willems
Geboren op 6 april 1892. Sedert 1910 werkzaam in de Gr. Brabant. Bij zijn vroegtijdig op rust gaan in 1954 was hij hoofdontvanger. Hij had ruim 43 jaren dienst.

Edgard De Leger
Trad in dienst van de M.E.B.O.B.B. in mei 1913 als klerk 2° kl. Benoemd tot klerk 1° kl. in mei 1954. Bij zijn pensioenstelling telde hij 44 jaren dienst.

Theophiel Jacquemin
Geboren op 17 april 1892. Kwam in 1910 in dienst als baanwerker in Groep Brabant. Hij bleef in dienst tot in 1953 en telt aldus 43 jaren dienst.

Ernest Goossens
Geboren op 17 april 1892. Als ontvanger in dienst getreden in de Groep Vlaanderen in 1913. In 1923 werd hij benoemd tot stationoverste en vijf jaren later tot controleur.



Oprustgestelde Agenten in de Groepen

Maanden juni - juli 1957	Dienstjaren	Groep
REYNEN C., geleider	43	Antwerpen
QUIRIJNEN J., gesch. werkm. 1° klas	23	»
VERMORGEN K., baanwerker	31	Oost-Vl.

FREMAUT V., gesch. werkm. 1° kl.	37	West-Vl.
PEERS J., remmer	37	»
VANDEWINCKEL Ch., geleider	21	»
VUERSTAЕК L., gesch. werkm. 1° kl.	42	Limburg
THIJS F., ontvanger	27	»
ROGGEN J., stelplaatsoverste 1° kl.	44	Brabant
TAELEMANS TH., brigadier	44	»
THOMAS A., baanwerker	28	»
VAN DE GOOR Fl., gesch. werk. 1° kl.	22	»
ERNEST J., hoofdontvanger	38	Luik
DEVALET J., baanwerker	29	»
GERMIAT Ch., ontvanger	30	Namen-Lux.
HOYEZ C., baanwerker	35	Henegouwen
PATAT C., baanwerker	30	»
SALIGOT E., ontvanger	30	»
DELIERE V., ontvanger	27	»
STOCKMAN O., machinist	25	»

NIEUWS UIT DE GROEPEN



GEBORTEN

*Wees welkom in ons huisgezin
Gij lieve, kleine schat.*

WEST-VLAANDEREN

EDDY bij de h. DEDULLE Fabrice (Oostende).
RITA bij de h. STRUBBE Jules (Moeskroen).
GEERT bij de h. CLAEYS Alois (Roeselare).

BRABANT

INGRID bij de h. DE LOECKER Jozef (Leerbeek).
LIDA bij de h. DE DOBBELEER J. (St. Kwintens-Lennik).
GODELIEVE bij de h. PAUWELS Joanes (Aarschot).
ANDREAS bij de h. PAUWELS Petrus (Bekkerzeel).
DANIELLA bij de h. HUYGHENS Maurice (Gaasbeek).
RITA bij de h. MOONENS Frans (Wambeek).
PIERRE bij de h. GETTEMANS A. (St.-KwintensLennik).
CHANTAL bij de h. COOL Simon (Anderlecht).

ANTWERPEN

MARIA bij de h. ROMBOUTS Frans (Brasschaat).
ERIC bij de h. FRAETERS Louis (Brecht).
MARIA bij de h. BUS Jan (Mechelen).
STEEFAAN bij de h. VAN ECHELPOEL A. (Wechelderzande).
ARMAND bij de h. MATHEUSEN Jan (Turnhout).
MARLEEN bij de h. GEENTJENS Corneel (Beerse).
MARIA bij de h. VAN DER EYCKEN Alfons (Vosselaar).

OOST-VLAANDEREN

GINA bij de h. D'HOOGHE Omer (St-Amandsberg).
VERA bij de h. DROESBEKE Arthur (Zaffelare).
PATRIC bij de h. DE GROOTE Lucien (Zingem).
HERMAN bij de h. GOOSSENS Arthur (Vlierzele).

LIMBURG

LISELOTTE bij de h. DUPONT Gerard (Hasselt).
MARIJKE bij de h. BUNTINX Pierre (Bilzen).

CHRISTIANE bij de h. VANLOFFELT K. (Diepenbeek).
GRETA bij de h. SCHROYEN A. (St-Lambrechts-Herk).
BERNADETTE bij de h. VANDECLEE Jozef (Hasselt).
GERDA bij de h. DOLMANS Jozef (Uikhoven).
RENIER bij de h. NOBEN Gerard (Rijkhoven).
GUY bij de h. MARCHAL Antoon (Hasselt).



HUWELIJKEN

WEST-VLAANDEREN

De h. VILAIN André met Mej. VAN DAMME Liliane.
De h. NUYTENS Paul met Mej. QUAELEAYS Noëlla.

BRABANT

De h. LIEFFERINCKX Frans met Mej. DE HERTOOGH J.
De h. SMET Petrus met Mej. T'SAS Odette.
De h. NEUBOURG Nestor met Mej. STOCKMANS J.
De h. POTOMS René met Mej. CAUWENBERGH M.
De h. VERHERTBRUGGEN Petrus met Mej. VANHERE-
WEGEN Anna.
De h. CHRISTENS Edmond met Mej. MINTEN Eudalie.

ANTWERPEN

De h. DE SMET Frans met Mej. LAENEN Maria.
De h. VAN DOOREN Jos met Mej. VAN SCHAREN A.
De h. VERSCHUIEREN K. met Mej. VAN WESEMAEL R.

OOST-VLAANDEREN

De h. VAN LEEMPUT Julien met Mej. SCHATTEMAN L.
De h. DEMEYER Constant met Mej. DE BRUCKER G.

LIMBURG

De h. VERMEULEN Peter met Mej. DREESEN Gertrude.
De h. KATHAGEN Theodoor met Mej. MOORS Maria.
De h. DANIELS Jan met Mej. LUYTEN Julia.
De h. PANIS Jean met Mej. KUYPERS Maria.

DAT IS SOLIDARITEIT !!

Reeds in ons september-oktobernummer 1954 hadden wij het genoegen melding te maken van het mooi gebaar gesteld door het personeel van de stelplaats Bitsingen (Groep Luik) ten opzichte van een hunner collega's.

Een gelijkaardig geval heeft zich opnieuw voorgedaan in deze stelplaats. Op 4 mei schonk de echtgenote van Prenten Jean het leven aan een meisje. De toestand van het kindje en van de moeder waren erg onrustwekkend. Op 20 juni is de moeder overleden.

De agenten van de stelplaats Bitsingen, aan dewelke Prenten als ontvanger verbonden is, besloten om beurt hun vrije dag af te staan om de dienst van Prenten te verzekeren, die aldus zijn vrouw tot de laatste dag kon bijstaan en verzorgen.

De redactie van ONZE BIURTSPOORWEGEN is fier dit uitzonderlijk solidariteitsgebaar te kunnen publiceren. Agenten van Bitsingen nogmaals van harte proficiat!

UITSLAG VAN DE WEDSTRIJD

uitgeschreven door de Vereniging van Belgische Nijveraars

Ieder jaar geeft V.B.N. een almanak uit, waarin een veiligheidswedstrijd verschijnt. Talrijke agenten van de Groep Antwerpen hebben ook dit jaar aan deze wedstrijd deelgenomen. Met genoegen publiceren wij hier de lijst van de prijswinnaars.

TWEDE PRIJS (500 F)

Schoenmaekers Jozef, Van Hemelrijklei, 33, Brasschaat.

DERDE PRIJS (100 F)

Marissen P., Schoten — Mevr. Walravens, Mechelen — Heyvaerts A., Brasschaat — De Backer A., Lillo — Leenaards Fr., Antwerpen — Michielsens L., Merksem — Baeten J., Merksem — Van Soom, Brasschaat — Wijts Pr., Ekeren — De Vocht A., Arendonk — Van Gestel J., Turnhout.

VIERDE PRIJS (50 F)

Van Bergen J. — Raats H. — Daems Fr. — Tijmsmans L. — Coppens A. — Nys G. — Serrien A. — Devos L. — Weitmann G. — Van Loon L. — Rombouts G. — Aerts H. — Libion C. — Thys Fr. — Velders M. — Keutgens J. — Luyten A. — Hoeckx J. — Dingemans G. — De Hoon D. — Benoy M. — Van Beckhoven L. — Van Sundert Fr. — Rubbens J. — V. D. Meirsch W. — Van Temsche M. — Ooms L. — Bartholomeeusen J. — Leenen E. — Van den Bleeken M. — Van de Leur J. — Huybrechts Fr. — Heydens A. — Peeters R.

In een tijdspanne van minder dan een maand luidden de doodsklokken tweemaal in de groep Henegouwen

Op 17 juni 1957, rond 21 u. werd de dienst van de luchtlijn van Anderlues opgeroepen voor een averij aan een lijn ten gevolge van een onweder. Twee agenten begaven zich ter plaatse.



Lucien MATERNE
Monteerder L.L.
Geboren op 6-8-1913

De agent Materne Lucien, 44 jaar, werd geëlectrocuterd op het ogenblik dat hij aan een luchtsectieschakelaar werkte van een lijn die in kortsluiting was.

Op 11 juli 1957, rond 0 u. 45 voerde agent Doclot André, 26 jaar, manoeuvres uit met een autobus in de werkhuizen te Jumet.



André DOCLOT
Autobusbestuurder
Geboren op 8-9-1931

Bij deze manoeuvres botste hij met het hoofd tegen een Greypaal, dienend als steunpaal, waarbij hij de dood vond.

ONZE BUURTSPOORWEGEN neemt innig deel in de rouw van de twee getroffen families.

Vrienden lezers,

Laat uw gedachten even stilstaan bij het lezen van de korte beschrijvingen van deze twee dodelijke ongevallen.

— Twee jonge mensen hebben hun leven gelaten in de strijd om het dagelijks brood.

— Twee families werden zwaar op de proef gesteld.

— Het weze voor ons een aanmaning tot meer voorzichtigheid bij het uitvoeren van onze dagtaak.

HET ONGEVAL LIGT STEEDS OP DE LOER.

EXPLOITATIENIEUWS

OOST-VLAANDEREN

Toelating werd verleend voor de exploitatie van een openbare autobusdienst tussen Gent (Koornmarkt) en Waarschoot.

WEST-VLAANDEREN

Sedert 30 juni exploiteert de N.M. V.B. in eigen beheer, een autobusdienst Maldegem - Knokke (Het Zoute). Deze lijn werd tot heden toe geëxploiteerd door een Nederlandse Maatschappij.

ANTWERPEN

Sinds 2 juni exploiteert de N.M.V.B. een nieuwe autobuslijn naar Heide-Kalmeke, waardoor de uitgestrekte heidevlakten en het natuurreservaat vanuit Antwerpen veel gemakkelijker te bereiken zijn.

BRABANT

Sinds 2 juni werd de autobusdienst Eigenbrakel - Terhulpen - Genval heringericht in een autobusdienst, met te Eigenbrakel verbindingen naar Terhulpen, Genval en Rixensart.

Sedert 2 juni exploiteren wij een autobusdienst tussen Brussel en Londerzeel ter aanvulling van de elektrische lijn.

Oproep tot onze lezers

Reeds van zijn ontstaan af was de komst van een stoomtram een gebeurtenis van belang. In bijna alle gemeenten en gehuchten, waar een tram voorbij kwam, werden prentkaarten in omloop gebracht met foto's van trams of stationsgebouwen. Ook later wanneer de stoomtram de plaats moest ruimen voor

de spoorauto's en de elektrische trams was dit het geval.

Deze prentkaarten hebben thans een zekere geschiedkundige waarde en geven een gedeeltelijk overzicht van de evolutie van het buurtspoorwegverkeer. De heer Frans Keutgens, dienstoverste te Antwerpen, zond ons onlangs een verzameling van ruim 60 prentkaarten ter inzage. Ten einde onze verzameling te volledigen, vragen wij aan onze lezers zo vriendelijk te willen zijn zulke oude prentkaarten, die in hun bezit zijn of die zij in hun omgeving zouden vinden, te willen opzenden aan de redactie van ONZE BUURTSPOORWEGEN. Desgewenst worden de kaarten nadien aan de eigenaar teruggezonden.

Wij danken de heer Keutgens en onze eventuele gelegenheidscorrespondenten van harte voor hun medewerking.

De Veiligheidswedstrijd

STAND DER PLOEGEN OP 30 JUNI 1957

Een nieuwe notie werd ingevoerd in de Veiligheidswedstrijd, namelijk het AANTAL OPEENVOLGENDE DAGEN ZONDER ONGEVAL MET WERKVERLET PER PLOEG, VERMENIGVULDIGD MET HET AANTAL LEDEN VAN DE PLOEG. Deze uitslag staat vermeld op de nieuwe maandelijkse tabellen op de uithangborden.

In «Onze Buurtspoorwegen» zal de voorstelling van het aantal opeenvolgende dagen zonder ongeval met werkverlet

PER PLOEG, nog enkele tijd worden weergegeven.

* *

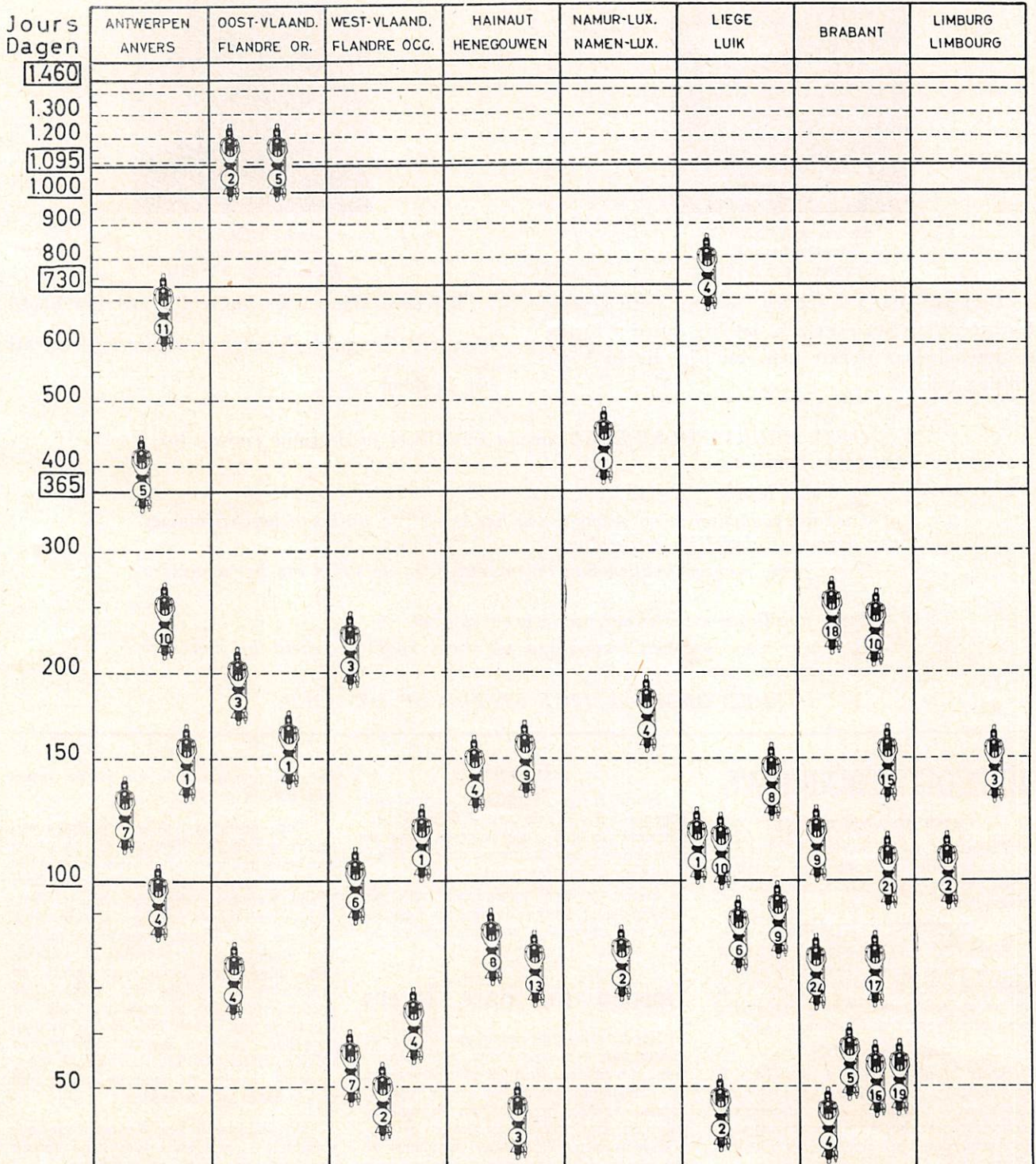
Hoofdzakelijk ter oorzaak van dienstuitbreidingen, werden enkele wijzigingen aangebracht in de samenstelling der ploegen. Dit had voor gevolg dat in Oost-Vlaanderen nu twee ploegen, n^o. 2 Beweging Hamme en n^o. 5 Beweging St.-Niklaas, kunnen bogen op méér dan 3 jaar zonder ongeval!

In Limburg werden de eerste twee

gerangschikten terug naar de aanvangslijn verwezen. Maar Antwerpen behoudt zijn merkwaardige mooie algemene uitslag.

In West-Vlaanderen aanhoudende verbetering; slechts één ploeg bracht het niet tot 50 dagen.

In Henegouwen is de uitslag bedroevend; 5 ploegen slechts op 19! Brabant daarentegen werkt zich gestadig aan opwaarts; 11 ploegen op 19 bonden ernstig de strijd aan tegen het ongeval en zijn nasleep van ellende.



Het gebeurde in het werkhuis van ANDENNE...

Maar... hij droeg veiligheidsschoenen!

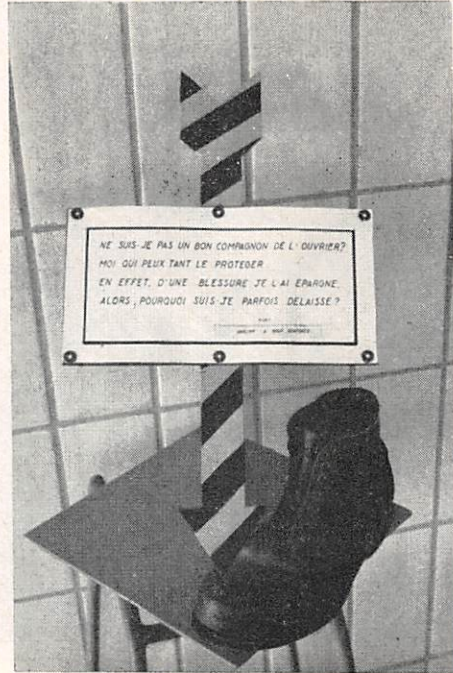
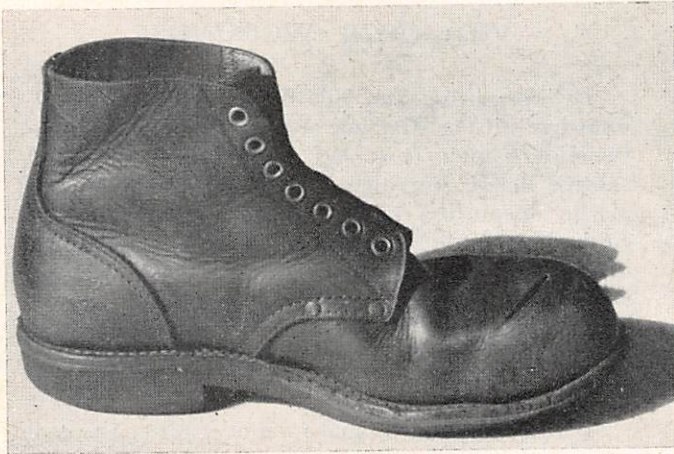
Bij het lezen van onderstaand verhaal moet men bekennen dat de smid Dubuisson van het werkhuis van Andenne gelijk had veiligheidsschoenen te dragen.

De agenten Moreau Louis, brigadier-smid, en Dubuisson, smid, waren bezig met het rechtmaken van een achterschokbreker van een A.M. autobus.

Het stuk werd gedemonteerd en warm gemaakt in de smidse; in het midden werd het rood gestookt over een lengte van 60 à 80 centimeter. De twee werklieden hadden het op het aambeeld gelegd om te zien op welke manier het stuk het best te bewerken was met de hamer. Om de schokbreker in de vereiste ligging te plaatsen diende hij te worden omgedraaid doch Moreau nam het stuk vast op een plaats, die te dicht bij het vuur gelegen had. Ingevolge de opgelopen brandwonden liet hij plots de schokbreker op de

grond vallen. Op het ogenblik van de val sprong Dubuisson achteruit maar niettemin viel een uiteinde op zijn schoen, waarop een inkerving gemaakt werd tot op de beschermplaat.

Dank zij de veiligheidsschoenen van de agent heeft het ongeval geen gevolgen gehad en kon Dubuisson zijn werk voortzetten.



Een oproep van de V. B. N. ARBEIDERS, HUISHOUDSTERS

Recente zware ongevallen die zijn voorgekomen bij het gebruik van butaan-gas in huis, brengen er ons toe u mede te delen dat butaan-gas, gelijk alle ontvlambare gassen, ontploffen kan indien men verzuimt de nodige voorzorgen te nemen bij het gebruik.

Waakt er derhalve voor dat de leden van uw familie de volgende onderrichtingen naleven:

- Plaatst de fles op een voldoende afstand van een brandende kachel of van een gasverwarming of een elektrische radiator. Nooit in de beneden-verdieping of dicht bij de kelder.
- Houdt de fles in verticale stand.
- Gebruikt een caoutchoucslang van goede hoedanigheid voor de aansluiting en bevestigt ze aan de uiteinden door een band en niet door er een ijzerdraad rond te draaien. De lengte van de slang mag de twee meter niet overtreffen. Alle nodige voorzorgen moeten genomen worden opdat deze slang niet worde blootgesteld aan een temperatuur die schadelijk is voor haar behoud noch onderworpen aan de onmiddellijke inwerking van een vlam.
- Het aansluiten van de flessen mag niet in het donker gebeuren noch dichtbij een vlam of een brandend voorwerp. Vermijdt te roken.
- Een enkele fles tegelijkertijd gebruiken. De fles in voorraad plaatsen in de vrije lucht, maar beschut tegen de zonnestralen en het vriezen, op een goed verluchte plaats. Alvorens een recipiënt in gebruik te nemen, de dichtheid controleren van al de voegen door ze met zeepwater in te smeren.
- Om de vlam van een gasbek te ontsteken, zoveel mogelijk als volgt te werk gaan: de bek openen, het zwavelstokje er dichtbij brengen en eerst daarna het kraantje van de fles of de algemene kraan van de leiding opendraaien.
- Om uit te doven, de kraan van de fles of de algemene kraan sluiten en, na het verdwijnen van de vlam, de kraan van de brander.
- Indien de geur van butaan-gas wordt waargenomen, niet roken, geen zwavelstokje aansteken, geen vlam er dichtbij brengen, geen elektrische schakelaar, noch gelijk welk elektrisch toestel bedienen. De algemene kraan sluiten. Een luchttocht verwakken door deur en venster wijd te openen en zich in de vrije lucht begeven. Treedt het lokaal niet terug binnen alvorens het gas er uit weg is. De oorzaak van het gaslek opzoeken en er aan verhelpen. Indien het onderzoek geen resultaat oplevert, de fles in de vrije lucht plaatsen en de gasverdeler onmiddellijk waarschuwen.
- Formeel aan de kinderen verbieden de fles of het gebruikstoestel aan te raken.

Herstelling en versteviging van kunstwerken

door opspuiting van cement

Geruime tijd vóór de laatste wereldoorlog had de toepassing van het beton een merkwaardige perfectie bereikt en een niet te tellen aantal kunstwerken was dank zij deze bouwwijze opgetrokken.

Indien het beton, samengesteld uit cement, zand

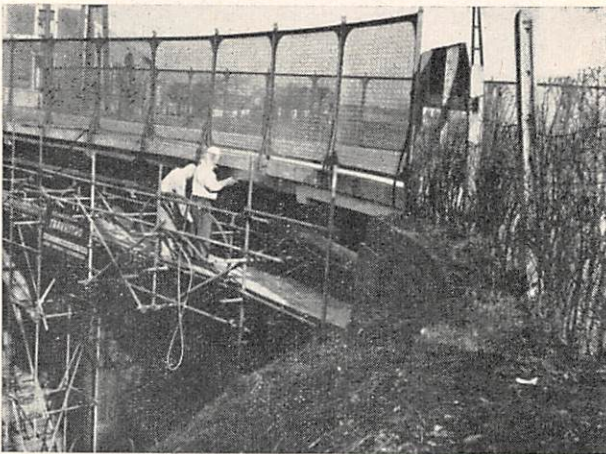


Foto 1.

en fijn grint, een uitzonderlijke weerstand biedt tegen weer en wind en andere invloeden, is het nochtans vatbaar voor beschadiging indien het, bij voorbeeld bestendig blootgesteld is aan de uitwasemingen van gas en rook zoals foto 1 het bewijst.

Het betreft de gemetselde brug van « Thiriau » (foto 2) te La Croyère (Henegouwen), daterend van 1910, die het groot spoor overspant en waarover de buurtlijn La Louvière - Familleureux loopt.

De uitkragingen zijn gemaakt uit gewapend beton en het onderhoud is ten laste van de N.M. V.B. Onlangs werd overgegaan tot de herstelling van het beton op de voetpaden, verweerd door de inwerking van de locomotievenrook. De herstelling, met de hand uitgevoerd volgens de traditionele werkwijze, werd geschat op 160.000 F en dan kon de aannemer nog slechts een beperkte duur van de herstelling waarborgen.

De dienst « Onderhoud van de Gebouwen » van het Hoofdbestuur gaf de voorkeur aan een werkwijze die bestaat in het mechanisch en met kracht inspuiten van de cementmortel, na voorafgaande reiniging. Deze methode moet zeker de dienst Weg en Werken van onze onderscheiden Groepen interesseren.

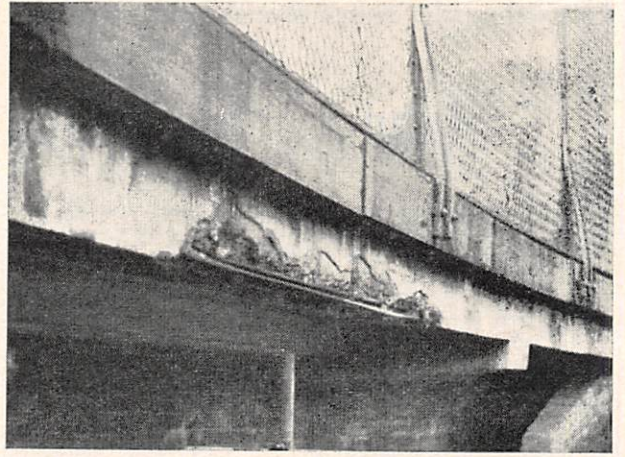


Foto 2.

Praktische voordelen van deze werkwijze

De opspuiting van het beton geeft een merkwaardige uitslag. Met het oog op het zuiver maken, verwijdert men eerst de gebrekkige en twijfelachtige delen. Vervolgens heeft een eerste mechanische opspuiting plaats (2 1/2 delen rivierzand en één deel kwikcement). Het droge mengsel wordt in een leiding gejaagd waarin het automatisch gemengd wordt met water, dat aangevoerd wordt door een afzonderlijke leiding. Een werkmans regelt de toevoer van het water naar gelang van de vereiste vloeibaarheid.

Een weinig nadien gaat men over tot een tweede opspuiting. Op foto 3 ziet men de metalen onderkant van het rasterwerk, dat eveneens bedekt is met opgespoten cement.

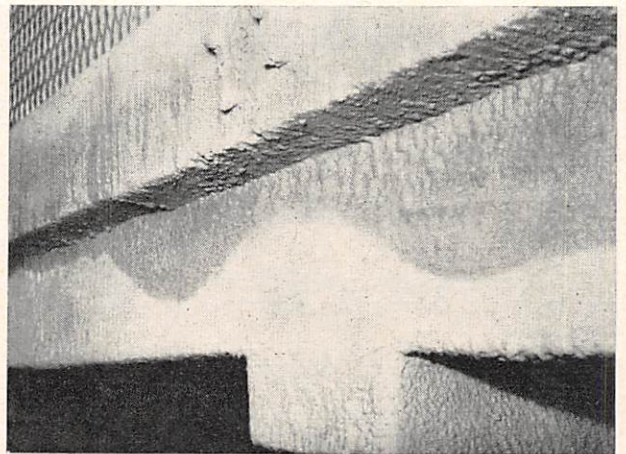


Foto 3.

Voegen wij er aan toe dat de bewerking in minder dan een week werd uitgevoerd en dat de kostprijs van het werk slechts 113.000 F bedroeg, t.w. 26.000 F voor de stellingen, 83.000 F voor de herstelling van nagenoeg 120 m² beton en 4.000 F als toezichtskosten aan de N.M.B.S.

Het vervaardigen van wisselstukken in een centraal werkhuis

(Vervolg.)

De machine «VOUMARD» voor het inwendig rectificeren

De machine omvat bovendien een serie hulpapparaten, zoals een pomp die een straal van een bijzondere vloeistof tussen de slijpstenen jaagt, met als doel de stenen schoon te houden en het stuk op normale temperatuur.

Anderzijds, laat een zeer nauwkeurige schikking toe door middel van een diamant de stenen zorgvuldig recht te draaien.

Indien het voor een uitzonderlijke reden nodig is een bijzondere glans te geven aan het stuk, dan kan aan de werksteen een bijkomende schommelende beweging gegeven worden.

De lagerbus is nu uitwendig gerectificeerd; er blijft nu nog haar uitboring op de juiste afmeting te brengen, eveneens door rectificeren.

Dit werk wordt uitgevoerd door de derde machine.

Deze machine bestaat uit een vast onderstel waarop links de vaste en rechts de losse kop is bevestigd.

De hoofdas van de vaste kop draagt een automatische klem die door perslucht kan aangespannen worden en bediend wordt door een hefboompje en het stuk in een draaiende beweging meeneemt.

De rechtsgeplaatste losse kop draagt de slijpinrichting. Deze bestaat uit een hoog frekwentmotor die een sneldraaiende spil aandrijft, waarop een kleine slijpsteen is bevestigd.

Enmaal de machine afgesteld, wordt tussen de klauwen van de klem het vooraf uitwendig gerectificeerd stuk gestoken derwijze dat het zichzelf centreert.

De aangestelde trekt het hefboompje over en de klauwen grijpen het stuk stevig vast. De schakelknop wordt ingedrukt, de hoofdspil draait en de beweeglijke kop met de slijpsteen nadert de lagerbus.

De slijpsteen grijpt in het stuk en neemt automatisch een geregelde heen- en teruggaande beweging aan met een amplitude die iets groter is dan de lengte van het stuk.

Bij iedere overlangse beweging van de slijpsteen stemt een verplaatsing naar het stuk overeen, derwijze dat de slijpsteen, die aldus voortdurend nieuw metaal ontmoet, zich door slijpen een weg dient te banen.

Wanneer de uitboring gerectificeerd is tot op 0,02 à 0,03 mm. van de vereiste afmeting, komt de slijpsteen-dragende slede achterwaarts naar de linkerkant van de machine.

Een arm, die op zijn uiteinde een diamant voor het rechtdraaien draagt, komt bij de slijpsteen die zich in een zeer langzame heen- en teruggaande beweging laat rechtdraaien. De steen verplaatst zich lichtjes bij iedere doorgang, terwijl de diamant slechts een uiterst geringe hoeveelheid afneemt.

Op deze wijze is de relatieve stand van de slijpsteen t.o.v. de uitboring niet gewijzigd en hij hervat het slijpen van het stuk op de diameter waarop hij het verliet.

Wanneer het rechtdraaien beëindigd is, trekt de hefboom zich terug en de goed effengeslepen slijpsteen, in staat een zeer gladde uitboring te verwezenlijken, nadert het stuk en herbegint de heen- en teruggaande beweging in de lagerbus totdat de uiteindelijke diameter verkregen is.

De slijpsteen komt definitief achterwaarts, de machine vaait stil en de aangestelde moet slechts het hefboompje verzetten om de klauwen te doen lossen, het stuk uitnemen en er een nieuw in plaatsen.

De enige tussenkomst van de rectificeerder beperkt zich dus tot het uitnemen en plaatsen van stukken in de klem; het overige wordt door de machine tot stand gebracht. Dit is het kenmerk van de halfautomatische machines.

Het aldus afgewerkte stuk zal nu een laatste controle ondergaan en vervolgens in een anti-roest-bad gedompeld worden vooraleer in het magazijn opgeslagen te worden of gestuurd te worden naar de dienst die het bestelde.

BESLUIT.

Deze groep van drie machines laat toe de meeste van de gebruikelijke stukken, waarvan de lengte de 150 mm. en de doorsnede de 50 mm. niet overschrijdt, uit staven te draaien en in- en uitwendig te rectificeren. Hun toepassingsveld bestrijkt dus een grote hoeveelheid stukken die de N.M.V.B. dagelijks nodig heeft.

De verscheidene werkhuisen dienen er zich dus rekenschap van te geven, dat er bij de Maatschappij een fabricagecentrum bestaat dat moderne machines van hoog rendement te hunner beschikking stelt voor het leveren van eerste-kwaliteitstukken.

Een centralisatiepolitiek van de voortbrengst dezer stukken is noodzakelijk wil men er in slagen deze machines oordeelkundig te gebruiken en de kostprijzen van de stukken lager te doen vallen dan deze aangeboden door de nijverheid.

Het vervaardigen van de thans in de privaattijverheid aangekochte stukken, zal op ruime wijze de handenarbeid opslorpen die vrijgemaakt wordt door de verhoogde productiviteit van de machines waarover we thans beschikken.

Andere machines zijn nog voorzien op het programma. Wij zullen ze bespreken wanneer ze in werking zullen gesteld zijn.

Zij zullen in staat zijn andere stukken te vervaardigen en dit met het oog op het streven naar het onafhankelijk maken van onze werkhuisen van aankopen van afgewerkte stukken, met al de nadelen verbonden aan deze leveringen zowel op gebied van kwaliteit als van uitwisseling en prijs.

Zo komen we stilaan tot de toestand dat onze werkhuisen zich in een bepaalde techniek specialiseren; het ene herstelt elektrische motoren, het andere thermische motoren, andere nog vervaardigen in zijn geheel rollend materieel dat gerust de vergelijking kan doorstaan met het in gespecialiseerde fabrieken vervaardigd materieel.

Deze opvatting, die enerzijds volledig werk verschaft aan de ter beschikking van de Maatschappij staande handenarbeid, laat anderzijds de aankoop toe van speciale machines en meer volmakter gereedschap, die enkel door een zorgvuldig ingestudeerd centralisatieprogramma kan gerechtvaardigd worden.

R. DE MOOR,
Hoofdinspecteur.

De oude tramrijtuigen maken deel uit van onze nationale folklore.

Komt er ooit een trammuseum in ons land ?

ENKELE jaren terug verscheen in een Brussels dagblad een foto van een zeer oud tramrijtuig met paardentraction, dat rijklaar bewaard wordt in een stelplaats aan de Renbaanlaan te Brussel. Met een tikje heimwee herinnerde de journalist aan de menigvuldige trammodellen, die sinds verleden eeuw, in het Brusselse in omloop waren : de groene tram, de gele tram, de chocolade tram, de open aanhangwagens. Hij was de mening toegedaan dat het publiek met genoegen deze voorlopers zou bewonderen in een voorlopige of bestendige tentoonstelling waar eveneens beschrijvende nota's de geschiedenis en de evolutie van het tramverkeer zouden belichten.

Op deze wijze zouden de bezoekers eraan herinnerd worden dat de eerste paardetram op sporen, in dienst gesteld in 1869, niet tot doel had de werklieden te vervoeren, daar geen enkel werkmans er aan dacht 15 of 20 centiemmen uit te geven voor een rit, die men gemakkelijk te voet kon afleggen.

Na over het ontstaan van de tramwegen in de hoofdstad te hebben uitgeweid, besluit de journalist als volgt : « de schone geschiedenis van de tramwegen verdient zeker niet in de vergeethek te blijven. Wij zijn van oordeel dat een trammuseum voldoende bezoekers zal lokken om de onkosten te dekken ».

Twee jaar geleden hebben wij ons, op de stand van de Buurtspoorwegen op het jaarlijks «Salon van de Vrienden van het Spoor», rekenschap kunnen geven van het belang dat zowel oud als jong stelde in de fotoverzameling van oud buurtspoorwegmaterieel. Wij schreven toen 1955. De verwondering van een 14-jarige knaap bij het bekijken van de foto's, met afbeeldingen van onze stoomtrams, heeft ons toen zeer getroffen.

De oprichting van een dergelijk museum in België zou echter moeilijkheden opleveren, gezien meerdere exploiterende maatschappijen een groot deel van hun oude rijtuigen als schroot verkocht hebben.

In meerdere buurlanden werden reeds

musea voor vervoermiddelen opgericht, doch voor zover wij weten, is er nergens een speciale afdeling gewijd aan de tramwegen.

VERVOERMUSEA IN EUROPA GROOT-BRITTANNIE

In Groot-Brittannië bestaat nog geen waar vervoermuseum. Doch sedert 1951 heeft de British Transport Commission, een ministerieel organisme, het inzicht te kennen gegeven een dergelijk museum op te richten ; wanneer dit voornemen bekend werd, hebben meerdere directies van tramwegmaatschappijen en tramliedhebbers verscheidene oude rijtuigen bewaard in afwachting dat de Staat een

besluit neemt. Een ambtenaar, belast met de leiding van het departement «Historicals Relies» heeft een catalogus samengesteld van de verscheidene tramrijtuigen, autobussen en trolleybussen, die door de B.T.C. werden weerhouden.

Van hun kant zijn de Engelse «Vrienden van de Tram» niet bij de pakken blijven zitten en hebben reeds vier oude tramrijtuigen aangekocht, waaronder het dubbeldekrijtuig n° 45 van Southampton (zie foto). Anderzijds zijn typen van de meest verscheidene oude rijtuigen voor gemeenschappelijk vervoer geborgen in drie stelplaatsen van Londen. De dag, dat in het budget van de Minister van Vervoer, enkele duizenden pond zullen voorzien zijn voor de oprichting van een dergelijk museum, zal dit, naar het schijnt, het mooiste van Europa zijn. Vergeten wij niet dat in Groot-Brittannië reeds een spoorwegmuseum bestaat te York en dat de afdeling «Vervoer», van het Sciencemuseum te Londen, een bezoek overwaard is.

NEDERLAND

Sinds 1952 heeft het Nederlands Spoorwegmuseum een waardig onderdak gevonden in de Oldenbarneveldtlaan, 6, te Utrecht. Anderzijds hebben wij op het gebied van tramwegen het niet te vermaden museum van de heer Kühne te Weert (Limb.), waarover wij reeds een bijdrage publiceerden in *Onze Buurtspoorwegen* n° 56.

DUITSLAND

Sinds juli 1956 is het Transportmuseum te Nurenberg opnieuw geopend.

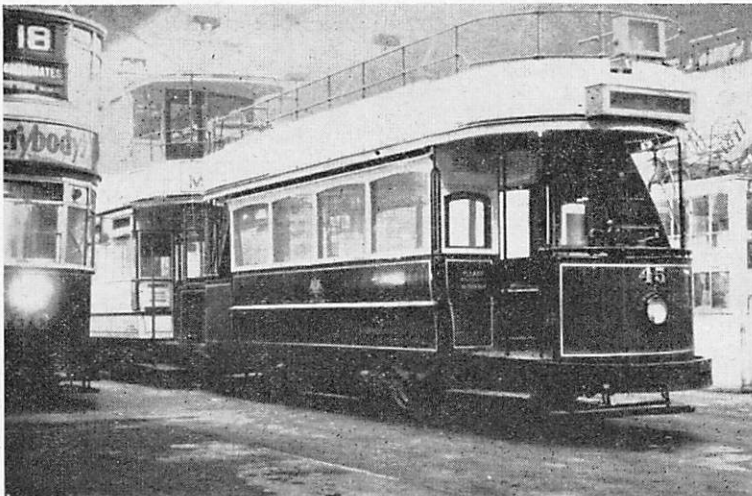
FRANKRIJK

Frankrijk is waarschijnlijk het enige land dat onmiddellijk twee locomotieven, die meer dan een eeuw oud zijn, in dienst kan stellen. Inderdaad de locomotief «Crampton», gestald in de stelplaats van Sezanne, wordt nu en dan gebruikt bij gelegenheid van een inwijding of van een regionaal folkloristisch feest ; de tweede locomotief is de beroemde «Buddicom» (zie «Onze Buurtspoorwegen» n° 31), die nog altijd rijklaar is en bewaard wordt in de stelplaats Batignolles te Parijs.

Wat de tramwegen betreft heeft de «Société des Transports Lyonnais» enkele motorrijtuigen bewaard voor een eventueel museum.

Onlangs vernamen wij de oprichting van een vereniging voor een Museum voor Stads-, Interstedelijk- en Buurtverkeer (A.M.T.U.R.I.) met zetel te Parijs.

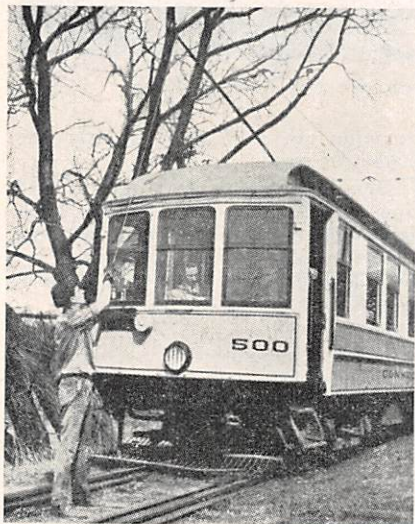
Deze vereniging heeft zich tot doel gesteld een zo groot mogelijke verzameling aan te leggen van materieel gebruikt bij het gemeenschappelijk vervoer, wat ook de vervoerwijze of de gebruikte energiebron is. Een eerste rijtuig werd reeds aangekocht : het motorrijtuig n° 1 van de tramwegen van Versailles daterend van 1896. Versailles was de laatste stad uit de Parijse omgeving waar de trams nog reden. In april j.l. heeft hij ook hier de plaats moeten ruimen voor de autobus. De vereniging is in onderhandeling voor de aankoop van een tramrijtuig van Toulouse.



Het dubbeldekrijtuig te Southampton.

BELGIE

In een vleugel van de nieuwe gebouwen van het Noordstation te Brussel is de Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen bezig met het plaatsen van de stoommachines en de verzamelingen van het Spoorwegmuseum, dat eindelijk een geschikt kader heeft gevonden ; deze verwezenlijking zal de beloning zijn voor zijn stichter de heer Cl. Piérard, hoofd van de Persdienst van de N.M.B.S. Het schikken van de verscheidene museumstukken zal nog meerdere maanden duren.



De leden van de Brandford Electric Railway Ass. verzekeren het onderhoud van het materieel.

Vergeeten wij het Rijtuigmuseum niet te vermelden, ondergebracht in het Halfeeuwfeestpaleis, dat zeer verscheidene en zeer belangrijke stukken bevat en dat beschreven werd in « Onze Buurtspoorwegen » n° 33.

Op het gebied van tramwegen weten wij dat de Maatschappij voor Intercommunale Vervoer van Brussel, in de stelpplaats van de Renbaanlaan, een rijtuig van de paardetram, een oude open aanhangwagen en een weinig gekend model van gesloten aanhangwagen bevaart.

Bij de Buurtspoorwegen wordt in de Groep Brabant een van de eerste elektrische motorrijtuigen met aanhangwagen, die dienst deed op de lijn Brussel-Hut, rijklaar bewaard, en te Overijse staan nog enkele reizigersrijtuigen voor grote spoorbreedte. Op andere delen van het buurtnet zullen hier en daar nog wel enkele rijtuigen te vinden zijn, die nog niet in handen van een sloper gevallen zijn ; denken wij bijvoorbeeld aan de motorrijtuigen « Odessa » te Merksem.

Dat doet ons terugdenken aan een plaats in België waar men enkele zeldzame exemplaren aantreft, die in een Nationaal Trammuseum niet zouden misstaan, t.w. het uitgestrekt autokerkhof van Maldegem. Niet lang geleden vond men er nog tramrijtuigen van verschillende maatschappijen.

IN DE VERENIGDE STATEN

Steken wij nu de Atlantische Oceaan over en zien wij hoe de Amerikanen het vraagstuk hebben opgelost om deze getuigen van een recent verleden te bewaren.

Drie belangrijke factoren moeten beschouwd worden om de geestdrift van de enkele duizenden tramliefhebbers en de omvang van hun verwezenlijkingen te kunnen uitleggen :

1) De eerbied voor de zaken van het verleden. De Amerikanen, die slechts een beperkt historisch verleden hebben, zijn dol op wat zij noemen « antiek » d.i. de verzamelingen van oude voorwerpen (wapens, lampen, meubelen, glaswerk, enz.) waarvan de zeldzaamste stukken dagtekenen van 1700. Men begrijpt dat zij er van houden het vervoermaterieel te behouden dat een zo geweldig succes heeft gekend in Amerika. Inderdaad in Europa denkt men er niet aan dat van 1880 tot 1929 de elektrische tram (trolley car) in Amerika de eerste plaats innam bij de gemeenschappelijke vervoermiddelen van een aanzienlijk aantal steden van middelmatige en grote belangrijkheid. Het was « the fabulous electric traction period ».

2) In de Verenigde Staten gaat een rijtuigtype uit de mode op een wijze die wij in Europa niet kennen ; terwijl een Belgische fabriek nog P.C.C.-cars maakt en levert, komt de eerste Amerikaanse P.C.C., de 1000, die voor de eerste maal reed in 1936 te Brooklijn (New-York), reeds in een trammuseum te Brandford Connecticut terecht. Dit geperfectioneerd motorrijtuig heeft dus slechts gedurende 20 jaar dienst gedaan.

3) Op één uur rijden van het centrum van de grote steden vindt men in Amerika nog grote onbebouwde terreinen, aan voordelige prijs. Welnu voor een openlucht-museum in dit land waar zoveel arbeiders over een eigen vervoermiddel beschikken, is niet alleen een

uitgestrekt tentoonstellingsterrein vereist, maar de directiecomité's van deze musea moeten ook geld hebben voor de aankoop van... parkeerterreinen voor de auto's van de bezoekers.

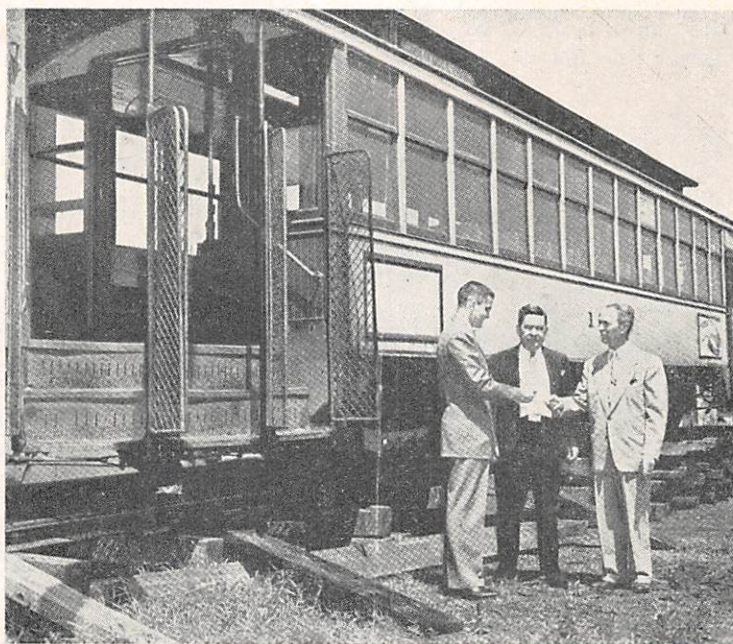
DE VOORNAAMSTE TRAMMUSEA IN DE VERENIGDE STATEN

1. Brandford Electric Railway Ass. (Connecticut).
2. Connecticut Railway Electric Railway Trolley Museum at Warehouse Point (Conn.).
3. The Museum of Transport te St. Louis-Missouri.
4. Seashore Electric Railway Museum te Kennenburekport.
5. « Travel Town » in Zuid Californië. Dit museum bevat een tiental elektrische rijtuigen van de Los Angeles Transit Lines. Dit spoorwegnet is het enige in Amerika dat spoorwagematerieel bevat voor een éénmeter-spoor.
6. Central Ohio Railfans Association.
7. Bay Area Electric Railroad Assoc. (San Francisco).
8. Pittsburgh Electric Railway Museum.
9. Trolley Museum of New-York.
10. « Edaville » Railroad nabij Boston.

Deze lijst is niet volledig. Zo zou nog het bekende Henri Ford Museum te Dearborn kunnen vermeld worden waar verscheidene specimen van oude voertuigen voor gemeenschappelijk vervoer werden bijeen gebracht.

Alvorens uit te weiden over de vier voornaamste trammusea in de Verenigde Staten dient er op gewezen dat een grote maatschappij voor gemeenschappelijk vervoer, zoals de C.T.A. (Chicago Transport Authority), in haar loodsen enkele zeer oude motorrijtuigen en aanhangwagens bergt uit het heldentijdperk.

Maar de Amerikanen hebben heel goed begrepen dat een trammuseum, wil het werkelijk beantwoorden aan de eisen van de jeugd, niet enkel een glazen



De secretaris van de Seashore Electric Railway, links, overhandigt een check, ter betaling van een motorrijtuig, aan de directeurs van een tramwegmaatschappij

mausoleum moet zijn met afgedankt roland materieel. Alzo hebben zekere verenigingen een groot terrein aangekocht, doorkruist met echte sporen, waar de liefhebbers van elke ouderdom en van elk beroep de rijtuigen van de meest verschillende typen kunnen doen rijden.

1. De Brandford Electric Railway Association (BERA).

De Brandford Electric Railway Association heeft in Connecticut een groot trammuseum in open lucht, dat er zich op beroemd « het enige trammuseum in exploitatie » te zijn.

Inderdaad de BERA is een soort vereniging zonder winstooitmerken, die interessantie « stukken » aankoopt, hetzij rijklaar, hetzij vatbaar voor herstelling.

Deze vereniging, gesticht in 1945, beschikt over 2.200 m. spoor, met bochten, hellingen en twee lange baanvakken in rechte lijn ; zij heeft een stuk spoor aangekocht van een trammaatschappij in Connecticut.

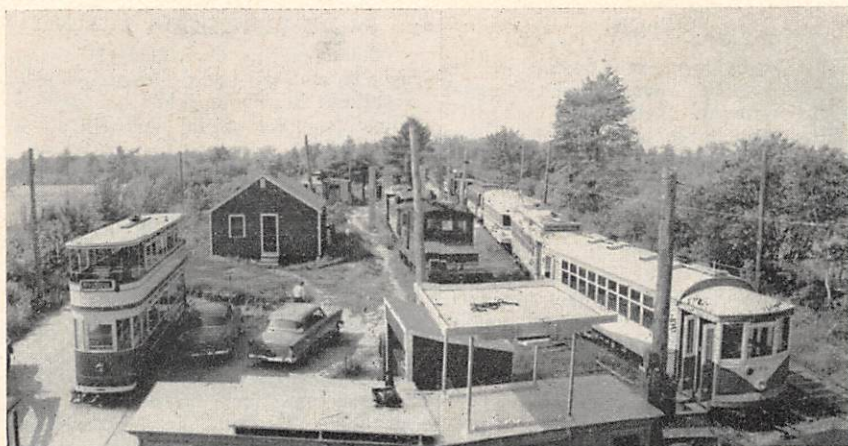
In dit paradijs voor de spoorliefhebbers kan men de naam van een familielid of van een vriend vereeuwigen door een gift te doen voor de aankoop of de afschrijving van een onderstation, een bergplaats of een tram (5.000 dollar !) De directeur van het museum heeft een prospectus uitgegeven waarin in geestdriftige termen wordt verklaard dat « BERA » een vriendenband wil zijn voor allen onder het teken van de « Trolley », waaraan de naam van onze landgenoot Karel Van de Poele onafscheidbaar verbonden is.

2. De Connecticut Valley E.R. Trolley Museum.

Dit openluchtmuseum werd opgericht op een lijn, die toebehoorde aan de Connecticut Cy. Er worden 15 rijtuigen van deze maatschappij tentoongesteld.

3. Het Transportmuseum van Barrett-Station nabij St Louis (Missouri).

Het is gelegen op een opgegeven baanvak van de grote spoorwegen « Missouri and Southern Pacific ». Men vindt er rijtuigen uit de tijd van de stoom-



Gedeeltelijk zicht van het Seashore-museum in de staat Maine.

tram en andere, o.m. het proefrijtuig dat gediend heeft voor de praktische studies van de leerlingen-ingenieurs van de universiteit van Purdue, in de periode dat meerdere interstedelijke spoorlijnen het « Middle West » doorkruisten.

4. Het Seashore Electric Railway Museum.

Het trammuseum van de Seashore Electric Railway werd opgericht in 1939 (het is het oudste van de Verenigde Staten) toen een twaalftal tramvrienden gezamenlijk een oud open rijtuig kochten. Op het ogenblik bezit de vereniging 45 rijtuigen afkomstig van 23 exploitierende maatschappijen, gelegen in 14 staten van Noord-Amerika en van Engeland. Deze rijtuigen vormen een staalboek van de ontwikkeling van de stedelijke en interstedelijke spoorwegen vanaf de paardtractie tot aan het aerodynamische koetswerk. Men vindt er een rijtuig met een lamoen, dagtekenend uit 1870, een interstedelijk motorrijtuig, groter dan onze rijtuigen type « S » en dat een snelheid kan ontwikkelen van 130 km/u en eveneens een motorrijtuig met als bestemmingsplaats « DESIRE », dat in gans de wereld bekend is sedert de

vertoning van de film « Een tram genaamd Desire ».

Het plaatsen van de rijtuigen werd bijna uitsluitend gedaan door vrijwilligers, die een bijdrage betaalden om deze te mogen schilderen, herstellen, het spoor aan te leggen, draden te trekken, het onderstation te monteren, enz.

Sinds de zomer 1955 worden geleide bezoeken georganiseerd en werd een stand opgericht voor de verkoop van publicaties. Ritten bestempeld als « bijzondere dienst » kenden groot succes.

Een goed opgemaakt vouwblad werd uitgegeven. Onder de titel « Weet U » worden ondermeer volgende inlichtingen gegeven :

- De tramrijtuigen werden voorzien van remmen op wielen in 1890 afgeronde schokbrekers sinds 1906 schuiframen in 1907 ;
- In de Verenigde Staten heeft de mogelijkheid bestaan twee verschillende reizen van één week te maken, per tram, over verscheidene met elkaar verbonden netten ;
- Sommige personen hebben de reis gedaan per tram van New-York naar Chicago over Springfield ;
- Massachusetts heeft een periode gekend dat er 2.233 mijlen tramsporen lagen tegen slechts 2109 mijlen groot spoor ;
- De tram met trolleytang ontstaan in 1888 heeft een voorspoedige periode gekend tot in 1910 ; de vervalperiode loopt van 1924 tot 1950 en op het ogenblik is hij uit alle grote agglomeraties verdwenen.

Het prospectus sluit met de volgende rake en ware opmerking, ten minste wat de Verenigde Staten betreft : « weinige nijverheden hebben een dergelijke opgang gekend en zijn ook zo vlug verdwenen ».

BESLUIT

In ons oud Europa vinden wij nog zeer moderne trams in Bazel en Zurich, Hamburg en Nurenberg, Rome en Milaan, Den Haag en Rotterdam, Brussel en Charleroi, Barcelona en Madrid evenals te Stockholm en andere grote steden. Dit is de reden waarom in deze landen de gedachte voor het oprichten van een trammuseum in openlucht niet is opgekomen met dezelfde drang als over de Oceaan, daar in voormelde steden de elektrische tram nog altijd present is en grote diensten bewijst aan de bevolking.

