



ONZE BUURTSPORWEGEN

TWEEMAANDELIJKS PERSONEELSBLAD
VAN DE N. M. V. B.

De Geschiedenis van de Kerst- en Nieuwjaarskaarten

In de landen waar Kerstmis en Nieuwjaar worden gevierd, werden verleden jaar drie miljard Kerst- en Nieuwjaarskaarten verzonden. Dit merkwaardig cijfer, dat met 500 miljoen het totaal van de wereldbevolking overtreft, getuigt voldoende van de opgang van dit gebruik.

Deze kaarten, die reeds van de eerste dagen van december de uitstalramen versieren, hebben in de geschiedenis drie grote periodes gekend.

Voor de eerste moeten wij teruggaan tot in de oudheid. Het gebruik van nieuwjaarsgeschenken kwam te Rome in zwang vóór onze tijdrekening en tussen de aangeboden geschenken trof men vaak tabletten uit leem aan, gewoonlijk zeer mooi versierd met opschriften als « Wensen van geluk voor het nieuwe jaar ». Zoals men ziet is de gelukwensformule met de tijd niet veranderd, enkel hebben de kaarten op bristolpapier en de naamkaartjes de lemen tabletten vervangen.

In de middeleeuwen vinden we geen spoor van geschreven wensen en wij moeten tot in de XVI^e eeuw wachten om een tweede succesperiode te kennen, tenminste bij diegenen die kunnen lezen en schrijven. Dit gebruik duurde ruim een eeuw.

Tegen het einde van de XVIII^e eeuw verschenen de naamkaartjes, met de hand versierd, die zeer in de smaak vielen in Frankrijk, Oostenrijk en Duitsland. Sommige van deze kaarten, in zijde of in kant, soms opgesmukt met beweegbare personen, die een venster openen of een perkament ontrollen om de mededeling van de afzender te tonen, zijn begeerde stukken voor de verzamelaars.

DE DOORBRAAK

De derde periode dateert van 1846. Het was Prins Albert, echtgenoot van koningin Victoria van Engeland, die het veelvuldig gebruik van de Kerst- en Nieuwjaarskaarten lanceerde. Een vriend van de prins, de heer Henry Cole, stichter van het Victoria- en Albertmuseum (Londen), bestelde aan de schilder Horsley een getekende kaart. Van deze kaart werden in de loop van de maand december te Londen 1.000 exemplaren verkocht.

De ontwikkeling van de kleurendrukkunst verhoogde in aanzienlijke mate de productie en de verkoop van deze kaarten. De vermindering toegestaan voor de frankering ervan breidde het gebruik uit tot de economisch zwakken. Het startschot was gegeven, de Kerst- en Nieuwjaarskaarten waren ingeburgerd en zouden van jaar tot jaar meer ingang vinden.

TIJDIG VERZENDEN...

OM TIJDIG TOE TE KOMEN

Het zijn vooral de Angelsaksers, die houden van hun Kerst- en Nieuwjaarskaarten. Reeds begin de-

cember worden de kaarten gekozen, om ze zohaast mogelijk te verzenden, daar acht dagen vóór Kerstmis de postdiensten reeds overbelast zijn. Een Kerstkaart op 24 december te Londen gepost, zelfs bestemd voor een niet verafgelegen stad, kan gemakkelijk pas de eerste dagen van het volgend jaar op haar bestemming komen.

De Engelsen vinden er een genoeg in de ontvangen kaarten op hun schouw ten toon te stellen. Maar om er veel te ontvangen moet men er ook veel versturen. Het is dan ook niet te verwonderen dat de 1.000 kaarten van 1846 er 500 miljoen geworden zijn in 1956. Maar de Verenigde Staten doen het nog beter; zij nemen er ongeveer 2 miljard voor hun rekening.

EEN KERSTKAART OORZAAK VAN EEN PROCES

Naargelang de mode en de smaak van de verzender treft men de meest verscheidene formaten aan met foto's, tekeningen, enz.

De formaten gaan van de afmetingen van een postzegel tot deze van een plakbrief. Inderdaad in Engeland was er een sluwe handelaar op het idee gekomen zijn wensen aan zijn klanten over te maken door middel van plakbrieven, die hij liet aanbrengen op alle muren waar niet op vermeld stond « Verboden aan te plakken ».

De onderwerpen van de kaarten zijn ook zeer uiteenlopend. De grote musea, het Louvre te Parijs, de National Gallery te Londen, het Metropolitan Museum te New York, laten kaarten drukken met reproducties van zekere kunstwerken, die in hun bezit waren: « De Geboorte », « De Drie Wijzen », « De Herders van Betlehem », enz.

Alzo is er een kerstkaart oorzaak geweest van een langdurig proces. De heer Hollinger, een nijveraar uit het Roergebied, verzond eens een getekende kaart aan een vriend. Hij vond dat de kaart, die hij gekozen had uit een verzameling en de Heilige Familie voorstellend, zeer goed gemaakt was. De afzender schreef er — gelukkig op de achterzijde — op: « Vrolijk Kerstfeest, beste vriend ». Maar de beste vriend bemerkte aanstonds dat de tekening een grote waarde had. Hij liet ze onderzoeken en men kwam tot de ontdekking dat het... een Rembrandt was. Hollinger, op de hoogte gebracht, vroeg de kaart terug aan zijn vriend. Weigering, twist en... proces, dat méér dan tien jaar duurde en aanzienlijke geldsommen kostte.

De ongelukkige nijveraar slaagde er niet in de kaart, die hij zo onbezonnen had verzonden, terug te krijgen.

...van goede wil!



Wanneer op Kerstavond de meeste families, gezellig rond de Kerstboom geschaard, zich voorbereiden op HET feest van de Vrede zullen velen van U, agenten van de bewegingsdiensten, door de feestelijk verlichte straten van onze steden rijden of, langs de verlaten wegen van de Vlaamse Polders, van de Kempen of van de Limburgse heidevlakten, hun taak vervullen.

De kerststemming is voor U dan ook niet dezelfde als voor anderen. Maar toch zijt U zeer goed geplaatst om de Kerstboodschap in toepassing te brengen.

De klanten zullen misschien lastig zijn, U zelfs hinderen bij het uitvoeren van uw taak. Denkt dan aan de Vrede gegeven aan de mensen bezield met goede wil, en behandelt uw gasten met voorkomendheid en geduld.

Wanneer reizigers ongelijk hebben, maakt hen beleefd attent op hun vergissing en beantwoordt dus nooit lompheid met grofheid.

Weest steeds behulpzaam en tactvol. Helpt waar het mogelijk is en een vraag om inlichtingen, hoe onbenullig ze ook schijnt, mag niet onbeantwoord blijven.

Neemt steeds een correcte houding aan.

Waar de goede wil ontbreekt is geen oplossing te bekomen. Zowel problemen van internationaal belang als geschillen van dagelijkse aard blijven onopgelost bij gebrek aan goede wil. Toont dus uw goede wil tegenover uw klanten, die er toch voor zorgen dat op het einde van de maand uw salaris kan uitbetaald worden. Denkt er om dat de klanten er niet zijn voor U, maar U voor de klanten.

Deze « goede wil » moet ook bestaan tussen de oversten en het personeel. Ieder, op zijn plaats, heeft een opdracht te vervullen in het belang van de gemeenschap. Uw oversten zijn er om U te helpen bij het volbrengen van uw taak. Indien U moeilijkheden hebt, zijn het niet de reizigers, die ze moeten oplossen, maar wel uw oversten. Richt U dus tot hen.

U staat in dienst van het publiek en van de Maatschappij. U vormt de schakel tussen beide. Legt in uw optreden iets van de geest van Kerstmis, de geest van Vrede en goede wil.

Het is in diezelfde geest dat wij U wensen :

Een zalig Kerstfeest

en

Een gelukkig

Nieuwjaar





Zo zag er het eindpunt der Buurtspoorwegen uit, vóór 1914.

Zo groeiden onze lijnen

Op 11 oktober jl. werd in de nabijheid van het Noordstation het luspoor ingewijd, dat als eindpunt dient voor de volgende lijnen :

- Brussel - Grimbergen - Humbeek ;
- Brussel - Londerzeel ;
- Brussel - Wemmel ;
- Brussel - Aalst ;
- Brussel - Scheut - Dilbeek ;
- Brussel - Scheut - Het Rad - Zuun.

Herinneren wij in het kort de geschiedenis van deze verscheidene verwezenlijkingen.

De lijn Brussel-Humbeek werd in dienst gesteld op 14 september 1889 ;

het eindpunt was gelegen te Laken-Devrièrestraat. Op 15 mei 1890 werd de lijn verlengd, vanaf de Maria-Kristinastraat, tot aan de bruggen van Laken en op 1 mei 1891 langs de Groendreef, tot op de Bolwerklaan. Het eindpunt bleef aldaar tot in juli 1956, hetzij ruim 65 jaar.

Het spreekt dat de dienst aanvankelijk verzekerd werd door stoomtractie, met een grote frequentie trouwens, die nochtans spoedig onvoldoende bleek. Alzo kwam op 1 april 1908 een nog meer intensieve stoomdienst in gebruik langs de nieuwe lijn van de Jubileumlaan.

Op 21 april 1909 werd de elektrische tractie in gebruik genomen van het Noordstation naar de Dikke Linde en werd het traject langs de Groendreef en de Maria Kristinastraat opgegeven.

ONS EINDPUNT

Vier maand later werd de elektrificatie doorgevoerd tot Grimbergen. Het jaar daarop, op 15 september, reden elektrische trams tussen Scheut en het Noordstation, en op 9 juli 1911, eveneens tussen Wemmel en Brussel. Dichter bij, 25 april 1935, d.i. twee dagen vóór de opening van de Wereldtentoonstelling, werd de rechtstreekse dienst Londerzeel-Drijpikkel-Noordstation in dienst gesteld, terwijl vijf maand later de eerste trams, van de lijn van Zellik, aan het Noordstation toekwamen. De trams van de lijn Brussel-Aalst volgden op 9 mei 1937.

Reeds vóór 1914 werd het vraagstuk betreffende het afschaffen van het kopstation aan het Noordstation overwogen en werden er plannen opgemaakt voor een lus langs de Marktstraat en de Kruisvaartenstraat, maar de te smalle straten lieten niet toe deze weg te volgen. De N.M.V.B. was gedwongen zich verder van het kopstation te bedienen, waar het regelmatig vertrek van de treinen slechts mogelijk was dank zij het aanleggen van onderlinge verbindingssporen, het gebruik van gelede motorwagens en, in grote mate, dank zij de behendigheid en het doorzicht van de vertrekkers en aanhakers. Op de punten vertrokken op die plaats tot 45 buurttrams per uur.

De demping van de Zenne en de verbreding van de verkeersaders in de omgeving van het nieuw Noordstation hebben de mogelijkheid geschonken het zo noodzakelijke luspoor aan te leggen en het eindpunt te verleggen op het Rogierplein.

BRUSSEL 1897...

BRUSSEL 1957

Gisterenavond bewonderde ik bij een vriend een zeer mooi schilderij, hem nagelaten door zijn grootvader. Het stelt de hoek van het Rogierplein en de Bolwerklaan voor juist zestig jaar geleden.

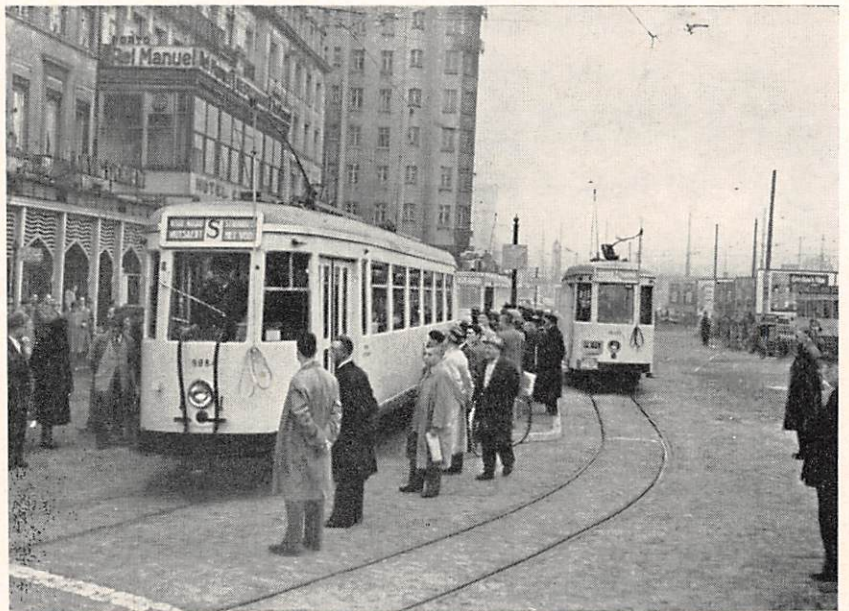
Op de hoek staat, zoals nu nog, het « Café des Boulevards ». De locomotief van een buurttram neemt water aan een pomp terwijl een weinig verder de koperen melkkruiken van de hondenkarren worden geladen en in de pakwagen van de « trein » naar Grimbergen geplaatst.

Aan de andere zijde van de laan wacht een kleine open paardentram op het vertrek.

Vóór het pleintje een huurkoets met een oude knol, wiens kop verdwijnt in de haverzak ; op een bank een braaf moederke dat aan 't breien is, terwijl twee amazones een ritje doen te paard en op de stoep enkele rasechte ketjes met de knikers spelen...

Te vergelijken bij een foto genomen op dezelfde plaats na de inwijding van de nieuwe viaduct en tunnel.

(Uit « La Défense Sociale »)



De eerste trams die op 11 oktober 1957 op het Rogierplein toekwamen.

BRUSSEL - NOORD

Inwijding van het nieuw eindpunt op het Rogierplein

11 oktober 1957 blijft voor de Groep Brabant een heuglijke dag daar zij op die datum de gelukkige ontknoping beleefde van een sinds jaren, door de opeenvolgende Directeurs van de Groep, ondernomen actie.

Op de nevenstaande bladzijde geven wij een overzicht van de langzame penetratie van de buurtspoorweglijnen in de hoofdstad. Het ontwerp van een lus langs de Zérézostraat is niet zonder moeilijkheden verwezenlijkt geworden. Deze reisweg, voorgesteld door de leiders van de N.M.V.B., ontmoette een zekere tegenkating, doch wij bekwamen in deze zaak de steun van de openbare machten.

Op 11 oktober dus, te 10 uur, hield het motorrijtuig type « S », n° 9984, stil op de oude bedding van de Zenne.

De personaliteiten werden verzocht in het rijtuig plaats te nemen voor een korte rit van op de oude Zennebedding tot op het Rogierplein. Daar, op een van de twee naast elkaar liggende stopplaatsen, was de baan versperd door een roodblauw lint (de kleuren van Sint-Joost-ten-Noode). De deuren van het rijtuig gingen open en de heer Cudell, burgemeester van de gemeente, stapte fluks uit, gevolgd door de heren schepenen De Bent, Pollie en Nolard. De heer Cuvelier, was zijnerzijds omringd door de heren Hellebuyck, Hoofdingenieur bij de dienst Weg en Werken, Peerts, Ea. ingenieur-diensthooft, Janssens J., Ea. inspecteur, Van den Hoof, diensthooft 1^{ste} kl., Coppens, technisch-ingenieur, Paternoster, meetkundig schatter, Bauters, bewegingsoverste 1^{ste} kl. en Destrijcker, opzichter 1^{ste} kl.

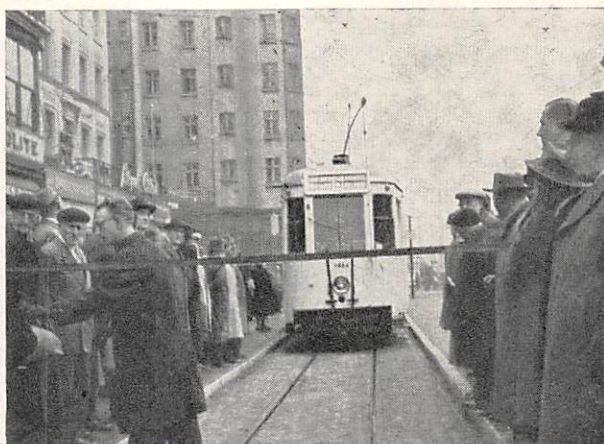
Het gebruikelijk ceremonieel was aangepast aan de omstandigheden en hier was het toezichter Vanderminnen, die aan de burgemeester de schaar aanbood, niet op het traditioneel kussen maar op een plateau met het blazoen van de N.M.V.B.

Burgemeester Cudell sneed het lint door en opende alzo deze nieuwe buurtspoorwegsectie, waardoor voor het personeel de moeilijke en gevaarlijke manoeuvres op de Bolwerklaan worden uitgeschakeld.

En terwijl reporters en fotografen zich verder beijverden om de gebeurtenis vast te leggen in schrift en beeld, zette onze trambestuurder Van Roy het rijtuig in gang en bediende ontvanger Tuyaerts de eerste reizigers, die vanaf het Rogierplein naar de Brusselse buitenwijken werden vervoerd.

Deze korte, maar veelbetekende plechtigheid werd besloten met het aperitief.

Om zich een objectief oordeel te kunnen vormen van de toestand, geschapen op de Bolwerklaan door het aanleggen van drie naast elkaar liggende tramsporen over een afstand van 300 m., heeft men moeten wachten tot dat de Adolf Maxlaan, de Antwerpsebaan en de Kruidtuinlaan over gans hun breedte opengesteld werden voor het verkeer. Alsdan kwam men tot de vaststelling dat de Bolwerklaan, daar waar wij vroeger ons eindpunt hadden, niet meer zo intensief werd gebruikt door de automobilisten en dat in elk geval, uitgezonderd tijdens de punten, er slechts om de 3 à 4 minuten een tram voorbij kwam, zodat de rijweg gedurende een groot deel van de dag vrij bleef.



De eerste tram, n° 9984, bij aankomst en vertrek op het Rogierplein (foto Roels).

Verkeersopstoppingen zouden hoofdzakelijk kunnen veroorzaakt worden door het afzwerven van de trams, komende van de provincie, naar de vroegere bedding van de Zenne. Men gaf er zich echter spoedig reken-schap van dat, gezien de lange tussenpozen, het lokaal verkeer hiervan geen hinder zou ondervinden.

Vroeger stonden op de hoek van de Bolwerklaan echter geregeld een aantal aanhangwagens nodig voor de normale samenstelling van de treinen. Het verdwijnen van deze rijtuigen is ongetwijfeld een grote verbetering voor het verkeer. De maatschappijen voor gemeenschappelijk vervoer, die een lange ondervinding hebben opgedaan, zijn van mening dat de straten in het centrum van de stad moeten dienen voor de doortocht van de voertuigen **in beweging**. Spijtig genoeg kan men dagelijks vaststellen, en vooral op de sectie Bolwerklaan - Antwerpse baan, dat de automobilisten zich zeer weinig zorgen maken over het algemeen belang en met moeite rekening houden met de parkeringsbepalingen van 15 tot 30 minuten.

Vroeger stonden op de hoek van de Bolwerklaan echter geregeld een aantal aanhangwagens nodig voor de normale samenstelling van de treinen. Het verdwijnen van deze rijtuigen is ongetwijfeld een grote verbetering voor het verkeer. De maatschappijen voor gemeenschappelijk vervoer, die een lange ondervinding hebben opgedaan, zijn van mening dat de straten in het centrum van de stad moeten dienen voor de doortocht van de voertuigen **in beweging**. Spijtig genoeg kan men dagelijks vaststellen, en vooral op de sectie Bolwerklaan - Antwerpse baan, dat de automobilisten zich zeer weinig zorgen maken over het algemeen belang en met moeite rekening houden met de parkeringsbepalingen van 15 tot 30 minuten.

Het aanleggen van deze lus aan het Noordstation heeft niet alleen het werk van ons personeel vergemakkelijkt, maar heeft eveneens toegelaten de regelmatig-

heid van de vertrekken te verbeteren zodat vooral onze duizenden klanten er van genieten.

Ingevolge de manoeuvres aan het eindpunt waren vroeger de reizigers verplicht af te stappen ter hoogte van de Em. Jacquainlaan. Nu worden ze, na een kort oponthoud, afgezet in de Zerezostraat, op 200 meter van het Noordstation, en indien zij het wensen op het Rogierplein, in de nabijheid van een twintigtal stadstramhalten.

Het laatste, en niet het minste voordeel, is dat van de veiligheid van de reizigers.

Deze nieuwe verwezenlijking is een mijlpaal in de geschiedenis van de Groep Brabant.

De ploegen van W.W. van Groep Brabant slaagden erin in een minimum tijds de sporen te verbinden en de kaaien aan te leggen.



Verloren voorwerpen in trams en autobussen

De recente verhoging van 5 tot 15 F van het vast recht, geheven op de verloren voorwerpen, heeft er ons toe aangezet na te gaan krachtens welke wet de vervoerders gehouden zijn gedurende 6 maand de voorwerpen, verloren in hun inrichtingen, te bewaren.

De eerste wettelijke schikkingen, genomen in het voordeel van de verstrooide reizigers, dagtekenen uit het begin van de vorige eeuw. Het keizerlijk decreet van 13 augustus 1810, nog altijd vermeld in ons burgerlijk recht, voorziet dat « De balen, kassen, zakken, pakken en alle andere voorwerpen, die binnen het keizerrijk, voor het vervoer worden toevertrouwd aan ondernemers, hetzij per as, hetzij per goederendienst te land of te water, en die binnen een tijdsverloop van 6 maand niet zijn opgeëist, publiek en bij opbod zullen worden verkocht ».

Deze wet was niet van toepassing op de spoorwegen, die op dat ogenblik trouwens nog niet bestonden. Het is door de wet van 28 februari 1860, dat dezelfde schikkingen van toepassing worden op de pakketten en voorwerpen toevertrouwd aan de exploitatie van spoorwegen van de Staat en van maatschappijen en van particuliere vergunninghouders; maar de wet van 1860 voorziet bovendien de toepassing van deze schikkingen op de vergeten en achtergelaten voorwerpen in de stations, burelen, rijtuigen en wachtzalen.

De wet van 1860 voorziet eveneens dat na het verstrijken van deze periode, de voorwerpen zullen overgemaakt worden aan de Administratie van Domeinen en verkocht ten voordele van de Staat.

Tot nog toe waren de verschillende formaliteiten, die het personeel moest vervullen bij het neerleggen van een gevonden voorwerp, zonder evenwel strikt uniform te zijn, ongeveer dezelfde op gans het net; inschrijving in een boek, met aanduiding van de datum, het uur, de lijn, het rijtuig, de naam van de agent en een korte beschrijving van het voorwerp. In dat register werden de twee laatste vakken vrij gelaten; een voor-

behouden voor de naam en het adres van de eigenaar en het nummer van zijn identiteitskaart en een ander bestemd voor zijn handtekening.

Iedere inschrijving draagt een volgnummer, aangebracht op een klein karton, dat aan het voorwerp gehecht is en waarop enkele aanduidingen vermeld staan.

Eerlang zal een nieuw bericht, uitgaande van de Directie Exploitatie van de N.M.V.B., van toepassing worden in al de Groepen.

Wat betreft het neerleggen van gevonden voorwerpen wordt het principe van decentralisatie zover mogelijk doorgedreven. Alzo worden in de Groep Antwerpen en ook in andere Groepen de gevonden voorwerpen bewaard in de voornaamste stelplaatsen. Na de 6 maand worden de niet afgehaalde voorwerpen verzameld en op een lijst ingeschreven, waarvan iedere post behoorlijk vergeleken wordt, in overeenstemming met de inschrijvingen in de registers.

Er weze opgemerkt dat de handelwijze van de agenten van de Domeinen verschilt van provincie tot provincie en zelfs van stad tot stad. Hier gebeurt het overbrengen van de loten van de stelplaats naar de burelen van de Staat zonder veel omhaal. Elders zijn er drie ambtenaren nodig die er hun tijd voor nemen om ieder voorwerp te pointeren, te onderzoeken en te bevesten in bijzijn van een getuige, een agent van de Maatschappij.

Wij willen nochtans op één feit de nadruk leggen: wat graankorrels in de kooi en platste er een tas met iedere maand bijven een aanzienlijk aantal voorwerpen liggen zonder dat ernaar gevraagd wordt. Is het denkbaar, zoals wij het hebben gezien te Merksem, dat een regenmantel, in zeer goede staat, na 8 dagen nog niet werd afgehaald, terwijl het nochtans onophoudend regende? Weet U dat er personen zijn, die 700 fr. verliezen en zich tevreden stellen met dit feit aan te geven zonder evenwel hun adres op te geven? Ziehier deze eigenaardige geschiedenis, ons verteld te Ch...

Op een morgen, rond 11 uur, telefoneert een dame aan dit afgelegen station om mede te delen dat zij een briefentas inhoudende 700 fr. heeft verloren en zij vraagt of de bus reeds binnen is. « Neen » antwoordt de chef, « dat rijtuig komt niet naar hier, maar rijdt naar het werkhuis van X voor nazicht, doch geeft mij uw naam en adres en wij zullen U verwittigen ». De persoon aan de telefoon weigert haar identiteit bekend te maken. 's Avonds echter telefoneert men van het werkhuis dat er 700 fr. gevonden werd in de autobus. Wat doen? Wachten. Ondertussen onderzoekt de chef het Almex-biljet dat in de briefentas steekt en kan uitmaken waar de reiziger opgestapt is, doch de eigenaar is niet te vinden en niemand komt het geld opeisen...

Om u te overtuigen dat het publiek er steeds belang bij heeft zich tot het bureel van de verloren voorwerpen te wenden, ziehier nog een voorval dat wij zelf hebben meegemaakt in een van onze burelen. Een dame komt aan het winkeltje en verklaart: « Ik geloof dat ik een regenscherm verloren heb in de tram van R... »

« Gij gelooft het » antwoordt de bediende, « en wanneer is het gebeurd? »

« Ik weet het niet puist, maar het moet zo wat een maand geleden zijn. »

« En nu eerst komt ge ernaar vragen? »

« Ja, een viertal weken geleden was ik bij mijn zoon op bezoek en bij de terugkeer meende ik mijn regenscherm bij hem te hebben achtergelaten. Vandaag ben ik er weer naar toe geweest en men vertelde mij dat ik zonder regenscherm was gekomen. Nu kom ik eens zien of hij hier niet ligt. »

Rond die tijd waren er echter meer verloren regenschermen binnen gekomen in die stelplaats en het kwam er nu op aan het te herkennen. Met ons drieën, de bediende, de dame en ik, begaven wij ons op speurtocht naar de kelder. De regenschermen hingen er aan latten, bevestigd aan de zoldering. De bediende zocht in een massa regenschermen en de dame keek zeer belangstellend toe. « Daar » zegt ze plots, « dat is 'm ». Mogelijk is men op andere plaatsen strenger alvorens een voorwerp af te leveren, maar eerlijk gezegd zoudt U zelf mij een nauwkeurige beschrijving kunnen geven van de kruk van uw eigen regenscherm?

In het huidige geval was het goed te zien dat de bediende geen ogenblik twijfelde aan de eerlijkheid van de klant en wij haalden dit voorbeeld aan om U te bewijzen dat een maand nadat men een regenscherm verliest men dit nog kan terug vinden bij de Buurtspoorwegen.

HET IN TE VULLEN DOCUMENT

Wij houden er nochtans van twee minder aangename voorvallen te vermelden. Inderdaad de agenten moeten steeds uitermate wantrouwend blijven bij het afleveren, op het rijtuig zelf, van een voorwerp aan een reiziger die beweert de eigenaar te zijn van een achtergelaten voorwerp. De tekst van het nieuw bericht is zeer formeel. De ontvanger moet een steekkaart « Verloren Voorwerpen » invullen en volledigen met de volgende aanduidingen: « Weergegeven aan de heer, adres, nummer van de identiteitskaart ».

Volgend incident zou aldus kunnen vermeden zijn. Een vrouw had haar aankopen gedaan in de stad en keerde huiswaart. Aan de tramhalte gekomen plaatste zij haar grote boodschappentas, die ook haar geldbeugel bevatte, op het achterplatform van de sleepwagen. Op het ogenblik dat zij aantstalte maakte om op te stappen zette de tram zich in beweging en reed weg met de boodschappentas, doch zonder de eigenares. Enkele halten verder werd de tram achterhaald door een auto. De bestuurder van de auto beweerde dat hij door de vrouw verzocht was de boodschappentas te komen halen. De goedgegelovige ontvanger overhandigt hem zonder aarzelen het voorwerp, maar wat gebeurde er 's anderendaags? De reiziger kwam zelf haar eigendom terugvorderen en verklaarde nooit iets gevraagd te hebben aan een automobilist. Wat zouden de gevolgen geweest zijn, indien zij schadevergoeding had gevraagd?

In talrijke gemeenten wordt een briefentas met geld, gevonden op de openbare weg en die na een jaar niet werd opgeëist, teruggegeven aan de vinder. Het is niet hetzelfde voor de geldwaarden gevonden in een rijtuig of in de gebouwen van een spoorwegmaatschappij. Het

gevonden geld moet gestort worden aan de Domeinen en wordt eigendom van de Staat.

Worden er op het ogenblik minder voorwerpen gevonden dan vroeger? Wij kunnen hierop geen bevestigend antwoord geven maar het is mogelijk dat sedert het invoeren van de eenmanswagen er minder toezicht kan uitgeoefend worden door de agent, die alleen in dienst is.

De bestuurder-ontvanger van onze autobus blijft op het einde van elke rit gewoonlijk aan zijn stuurpost zitten, met de rug naar de reizigers. Het is voor hem zeer moeilijk, zo niet onmogelijk, vast te stellen of er tijdens de reis een voorwerp door een reiziger werd vergeten, voorwerp dat zeer goed door een oneerlijke medereiziger bedrieglijk kan worden meegenomen.

Nochtans ontvangen onze burelen dagelijks nog verscheidene verloren voorwerpen. Zij zijn in het algemeen minder verscheiden dan bij de N.M.B.S., waarschijnlijk omdat de reizen veel korter zijn. In onze trams heeft men nog geen mannequin in was, geen tamme schildpad of geen trophenhelm gevonden, maar dat neemt niet weg dat een werkman of een dorpling, die onze buurlijnen gebruikt, even verstrooid, kan zijn dan een professor of een gejaagde stedeling.

Niet lang geleden bracht men in een van onze stelplaatsen een kooi met een levende fazant. Men strooide wat graankorrels in de kooi en plaatste er een tas met water in. Na de reglementaire 24 uur voor de bederfelijke waar, werd de kooi geopend maar de vogel nam de gelegenheid niet te baat om de vrijheid te kiezen.

De stelplaatsoverste wist niet goed wat te doen, totdat een bediende voorstelde de fazant mee naar huis te nemen en hem in zijn hof te laten lopen. Drie weken nadien is de vogel echter gestorven, zonder dat iemand er ooit heeft naar gevraagd.

De genomen beslissing was evenwel niet in overeenstemming met de wet. Reglementair had de kooi met de vogel, na het verstrijken van de eerste dag, moeten afgegeven worden op het bureel van de Domeinen om onmiddellijk verkocht te worden. Veronderstellen wij dan dat, 3 à 4 dagen nadien, de eigenaar zijn fazant kwam afhalen. Dan hadden wij hem moeten antwoorden dat, volgens de wet, de vogel verkocht werd door de Administratie. In dat geval had de eigenaar het recht aan de Staat de terugbetaling te vragen van de verkoopprijs, verminderd met de kosten. Dezelfde procedure blijft bestaan, indien iemand na een periode van méér dan zes maanden een uurwerk komt afhalen, dat reeds verkocht werd door de zorgen van de Domeinen. Indien hij kan bewijzen dat het zijn eigendom is, kan hij steeds de som, die de verkoop heeft opgebracht, terugvorderen. Onnodig er aan toe te voegen dat dergelijke gevallen zeer zelden voorkomen.

DE REGLEMENTATIE IN HET BUITENLAND

Het is eigenaardig vast te stellen dat de wetgeving van toepassing op de tramwegen in Zwitserland en Frankrijk, minder draconisch is dan in België, wat betreft het gebruik van de verloren voorwerpen na het verstrijken van de periode van 6 maanden.

In Frankrijk wordt elk verloren voorwerp gedurende 6 maanden ter beschikking gehouden van zijn eigenaar, maar daarna wordt het geschonken aan de agent, die het heeft gevonden.

In het personeelsblad van de tramwegen van Bazel lezen wij dat in Zwitserland de agenten in de mogelijkheid zijn loterijbiljetten te kopen aan de prijs van 30 centiemen (ongeveer 4 B. F.). Nadien heeft er, in tegenwoordigheid van het personeel, een trekking plaats van genummerde loten, samengesteld uit niet afgehaalde verloren voorwerpen. Naar het schijnt bevat elk pak één voorwerp van waarde.

Onlangs lazen wij in het tijdschrift « Der Kontakt », van het personeel van de tramwegen van Zürich, dat de opbrengst van de verkoop van verloren voorwerpen ten goede komt aan de ziekenkas; het was een niet te versmaden bijdrage van 120.000 tot 150.000 B. F.

In België is de Staat, vertegenwoordigd door de Administratie van Domeinen, nog niet zinnens afstand te doen van zijn rechten. Onze confrater « Het Spoor » (N.M.B.S.) besluit in een rapportage over hetzelfde onderwerp: « De opbrengst van de verkoop wordt in de Schatkist gestort, wat bewijst dat de verstrooidheid het algemeen nut ten goede komt ».

Sint-Elooviering te Hasselt

Dat de viering van de patroon van de smeden, de metaalbewerkers en de paswerkers niet alleen thuis hoort in de folklore, maar nog steeds in ere wordt gehouden, hebben wij te Hasselt kunnen vaststellen.

Immers, sinds meer dan 20 jaar wordt in het werkhuis van Hasselt ter gelegenheid van het feest van Sint-Elooi een gemeenschappelijk eetmaal ingericht, waaraan door de agenten van het werkhuis wordt deelgenomen; enkel van 1940 tot 1946 werd de reeks onderbroken. Van dan af grijpt het feest plaats in de nieuwe grote eetzaal.

Het huidig comité, samengesteld uit de heren Bleukx, Giots, Smets en Tytgat, zorgde er voor dat het feest, jaar na jaar, aantrekkelijker werd.

Dit jaar, op 30 november, waren meer dan honderd veertig agenten, zonder onderscheid van rang, verzameld rond de stijlvol gedekte tafels.

De heer Van Autgaerden, Directeur, de heer Goovaerts, Ingenieur, evenals mejuffer Spaas, sociale assis-

tente, en de heer Vanden Eede, Inspecteur, hadden, samen met de leden van het comité, aan de eretafel plaats genomen.

De heer Bleukx, voorzitter van het comité, wenste alle aanwezigen welkom en dankte de Directie.

Bij het naslaan van de spijskaart waren wij aangenaam verrast een dergelijk maal voorgeschoteld te krijgen. Na, tot onze spijt, schotel na schotel van de lijst geschrapt te hebben, kreeg onze reputatie van « Kiekenfretter » een gevoelige deuk toen de dikke, malse Limburgse « graanpikkers » opgediend werden.

Tijdens de maaltijd had een prachtige tombola plaats, waarbij voor ieder deelnemer een waardevolle prijs was voorzien.

Bij het nagerecht hield de heer Van Autgaerden een gelegenheids-toespraak waarin hij in treffende be-woordingen een overzicht gaf van de toestand in de Groep Limburg en in het bijzonder van het werkhuis.

Het middagmaal was begonnen

om 13 uur en het nagerecht en de koffie werden slechts om 17 uur opgediend.

Het cabaretgedeelte werd opge-luisterd door het orkest Melodia. Dit ensemble bracht ons in de atmosfeer van « Het Witte Paard » en de zangeres, die de jodelnummers uitvoerde, moest niet onderdoen voor een echte Tiroomse. Op de wijs van « Im weissen Rössl am Wolfgangsee » dat door iedereen meegezongen werd, konden de jonge diensters nu het smakelijk cristalbier opdiene.

Romaan Van Parijs van Radio Luxemburg verhoogde de stemming nog met zijn succes « De boerinnensdansen ». Een grote kring werd gevormd en iedereen stak de hand bij om deze vriendschapsband te sluiten. Gekende wijsjes als « En wij gaan nog niet naar huis », « Mie Katoen » en « Zie de boerinnens hun rokjes zwaaien » werden uit volle longen gezongen tot omstreeks 22 uur.

Het werkhuispersoneel heeft niet vergeten dat werkmakers ook van tijd tot tijd samen moeten feesten. Wij houden er van de inrichters van dat prachtig geslaagd Sint-Eloofees-tel van harte geluk te wensen. De organisatie was werkelijk merkwaardig.

ONZE JUBILARISSEN

Te Antwerpen

UITREIKING ERETEKENS.

Op 19 en 26 oktober jl. had de uitreiking van de eretekens voor 25 en 35 jaren dienst plaats, alsmede de uitreiking van de herinneringsmedaille voor de agenten met 35 jaren actieve dienst.

Het was verheugend onder de jubilarissen de heer Staepels te mogen begroeten, oud-agent van het werkhuis en thans burgemeester van de gemeente Wuustwezel.

Voor de eerste maal had deze feestzitting plaats in onze eigen instellingen, de ruime eetzaal van Merksem Werkhuis, hetgeen de aanwezigen een meer familiale indruk gaf.

De heer Vermeire, Directeur, sprak een welkomswoord en wenste de jubilarissen van harte geluk en legde met de gepaste termen de nadruk op het feit dat het in de huidige moderne tijden, meer dan ooit noodzakelijk is om een nauwere samenwerking onder de agenten te bekomen in hun dagelijkse taak, steeds de veiligheid voor ogen houdende.

Het amusementsorkest, bestaande uit 9 man, waaronder verscheidene tram-mannen en onder de leiding van de heer Laermans, zorgde voor de muzikale ontspanning en verdiende alle lof. De heer Hendrickx J., van Merksem Werkhuis, wist als conferencier en zanger, iedereen te vermaken. Zijn parodie « Jefke » oogstte grote bijval en zijn liedje « Veiligheid » door hem zelf opgesteld bracht een ogenblik de ernstige noot.

Na de traditionele porto en sigaren ging iedereen welgegend naar huis.

35 JAREN DIENST

Burgerlijk Kruis 1^{ste} Klas

DE VOS J., werkmeester 1^{ste} klas; VAN BECKHOVEN L., bureeloverste; DAEMS F., dienstoverste 1^{ste} klas; WENS E., bureeloverste; VALGAE-REN J., dienstoverste.

Burgerlijk Kruis 2^{de} Klas

FIERENS L., hoofdontvanger; OP DE BEECK V., ontvanger; PEETERS A., hulpklerk; PEETERS F., toezichter; DE SWERTS J., ontvanger; VERBOVEN V., ontvanger; CLAESSENS F., ontvanger; CONJAERTS P., ontvan-ger; IN 'T VEN G., ontvanger; LEYSSENS A., hoofdontvanger; VAN HOVE L., ontvanger; VERSMISSEN A., ontvan-ger; BRANDS P., ontvanger; HEN-DRICKX F., brigadier; LEIRS F., ontvan-ger; VAN DER BIESEN P., ontvan-ger; VAN DE VOORDE K., ontvan-ger; VAN GINNEKEN L., ontvan-ger; DOCKX E., bewegingsoverste 2^{de} klas; GEENS J., toezichter; RAEY-MACKERS K., ontvanger; VAN DEN BROECK J., toezichter; VAN DIJCK W., hulpklerk; VERBOVEN S., meester-gast 1^{ste} klas.

Burgerlijke Medaille 1^{ste} Klas.

VERSCUREN J., machinist; KNAEP-KENS J., ploegbaas; VAN DEN BROECK S., machinist 1^{ste} klas; VAN UFFEL E., machinist; VAN ROY F., rangeerder; DIERCKX J., stoker; BAX A., geleider; BLOCKX A., gesch. werkman 1^{ste} klas; DE HOUWER E., A.R. geleider; HENDERICKX V., geleider; JANSSENS L., geleider; SAS J., geleider; VAN CAMP A., geleider; DE HOUWER A., stoker; GELUYKENS A., gesch. werkman; JANSSENS P.,

gesch. werkman; KROLS A., baanwer-ker; MEEUWES F., A.R. geleider; REYPENS L., ploegbaas; SMITS E., baanwerker; SOMERS F., baanwerker; VALCKX A., geleider; VAN LOON M., machinist; VAN OPSTAL P., ran-geerder; BERGMANS H., baanwerker; BOGAERTS C., gesch. werkman; BRUY-NINCKX A., geleider; CAMBRE J., A.R. geleider; CLAES H., geleider; COOLS L., baanwerker; DERGENT J., baanwerker; DONCKERS L., baanwerker; FONTEYN C., baanwerker; GOVAERTS L., baanwerker; HEY-DENS S., gesch. werkman; HEYDENS A., portier; HUYBRECHTS J., ontvan-ger; LAUWERS J., baanwerker; MERTENS A., gesch. werkman; MI-CHIELSEN A., geleider; MICHIELSEN F., baanwerker; SCHIPPERS C., geleider; SLEGERS J., baanwerker; VAN HOUTVEN J., A.R. voerder; VAN MOGH G., baanwerker; VAN LUFFE-LEN V., geleider; VAN ROEY H., baanwerker; VAN WESEMAEL P., ploegbaas; VERHULST L., geleider; VERHEYEN L., geleider; VERSMIS-SEN F., geleider; VISSERS J., geleider; VISSERS C., geleider; RENS A., baanwerker; VAN TILBORG L., brigadier; BORGMANS J., geleider; DE GREEF F., baanwerker; DE SCHEP-PER P., geleider; DE VOCHT A., ploegbaas; DE WACHTER J., machi-nist; DIERCKX A., gesch. werkman; GEENS A., ontvanger; GOVAERTS J., baanwerker; GOVAERTS J., ontvan-ger; HENDRICKX J., geleider; JAC-QUEMIN A., machinist; JANSSEN R., gesch. werkman; MUES A., baanwer-ker; PELLIS P., geleider; SMITS P., rangeerder; VAN BERGEN J., ontvan-ger; VAN ANTWERPEN E., gesch. werkman 1^{ste} klas; VAN DE LEUR J., gesch. werkman; VAN DAEL L., baanwerker; VAN DE LEUR J., gesch. werkman 1^{ste} klas; VAN DER EYCKEN P., baanwerker; VAN DER SCHOOT K., magazijnier; VAN DOOREN A., gesch.

werkman 1^{ste} klas; VAN DOOREN J., gesch. werkmán; VAN OFFENWERT J., ontvanger; VAN SOOM J., brigadier; ADRIAENSEN J., brigadierschrijnwerker; CLAES E., brigadier; DE WIT J., geleider; DE WACHTER F., ploegbaas; GEYS A., geleider; JACOBS P., baanwerker; MAES H., ontvanger; ORIS J., geleider; PEETERS J., ploegbaas; PEETERS G., ontvanger; PEETERS L., A.R. voerder; SCHEPERS L., geleider; SMEYERS L., baanwerker; STORMS F., geleider; THIELS A., geleider; VAN DEN LANGENBERGH J., geleider; VAN DEN PLAS A., A.R. geleider; VAN GINDEREN F., geleider; VAN MECHELEN V., hoofdontvanger; VAN VUCHT A., ontvanger.

25 JAREN DIENST

Burgerlijke Medaille 1^{ste} Klas.

DINGEMANS G., GOYVAERTS L., DUJARDIN M., KEUTGENS J., CUVELIER R., DE REY J.

Burgerlijke Medaille 2^{de} Klas

GILES J., LEYSEN J., BELLEKENS A., CLAES D., DANIELS A., DE BELDER L., DE VEUSTER L., DE VRIESE F., DIERCKX P., FIJRENS J., GIJSELS L., LEENAERTS L., MICHIELS J., NEEFS L., PAULISSEN W., RAEVES F., STAQUET A., TORFS A., VAN BERGEN J., VAN AERT L., VAN DEN CRAEN J., VAN DEN BROECK G., VAN GEEL J., VAN EYNDE L., VAN HALEWIJK M., VAN HOOF T., VAN MEER J., VAN STEENBERGEN I., VERMEEREN J., VERMEIREN A., VERMEULEN J., VERHOEVEN J., VERVECKEN F., OP DE BEECK J., PEETERS L., STAEPELS W., VAN AELTEN F., CEUPPENS J., DE BACKER L., DANNOOT M., DE VRIJ F., FRANKEN M., JOOSEN A., OORTS K., OP DE BEECK G., PAUWELS A., PAUWELS P., RAMMON J., VAN AELTEN A., VAN CAUWENBERGH J., VANCOILLE J., VAN DE VEN P., VAN ES J., VAN ECKELAN H., VAN KELST F., VAN OOSTERWIJK J., VERELST J., VERHAEGEN D., VETTERS R., VERSCHUIJREN V., VER-SWIJVELEN A., WIJNS L., VAN GASTEL L., THYSMANS L., VAN GASTEL L., BRUYNDONCKX F., ROELEN J., GOOSSENS J., DE WACHTER C., ORIS J., SIMONS M., THYS F., WOUTERS L.



Te Hasselt

35 JAREN DIENST

Burgerlijk Kruis 1^{ste} Klas

THONNON Barth., bureelhoofd.

Burgerlijk Kruis 2^{de} Klas

HENDRIX, Jeanne, klerk 1^{ste}; DUPONT Henri, leermeester-machinist; REYGEL Pierre, klerk 1^{ste} klas; SCHEPERS Theodoor, klerk 1^{ste} klas;

HERDENKINGSDAG

Op 11 november jl., heeft de heer Directeur-Generaal, omringd door de heren Cuvelier, Directeur, en Mornard, Ea. Ingenieur, alsook door oudstrijders en weerstanders, een hulde gebracht aan de agenten die voor het Vaderland stierven tijdens beide wereldoorlogen. Het gedenkteken in de hal van de Wetenschapstraat werd met bloemen versierd. Familieleden van de afgestorvenen woonden de plechtigheid bij.



Op 17 november liet de Nationale Vriendenkring van Oudstrijders en Weerstanders van de N.M.V.B. te Scheut de jaarlijkse plechtige ziëlmis opdragen ter nagedachtenis van de oorlogsslachtoffers van de beide wereldoorlogen. Wij bemerkten onder meer de aanwezigheid van de heer Hoens, Directeur-Generaal, de heer Cuvelier, Directeur, de heren Peerts en Hausman van de Groep Brabant, alsook ambtenaren van het Hoofdbestuur.

Talrijke dienstoversten en agenten hadden er prijs opgesteld, samen met afgevaardigden van Brusselse vaderlandse verenigingen, deze plechtigheid bij te wonen.

De zeer eervoorde heer Leclef, welgekend bij de weerstanders, hield een passende gelegenheidstoespraak, waarin hij de parabel van de tien melaatsen aanhaalde en een oproep deed voor erkentelijkheid tegenover onze landgenoten, die hun leven gaven voor de vrijheid.

THEUNIS Jan, machinist 1^{ste} klas; THONE Jozef, AB. geleid.-ontvanger; THORA Frans, ontvanger; VANDEUR Gerard, Ea. klerk.

Burgerlijke Medaille 1^{ste} Klas.

BRUSSELS Jan, AR. geleider; BEUNCKENS, Lambert, baanw.; CONINX Mathieu, geschoolde werkmán 1^{ste} klas; CONINX Henri, geschoolde werkmán 1^{ste} klas; DIRIX Jan, manoeuvre; DRIESMANS Em., baanwerker; EMONS Martin, geschoolde werkmán 1^{ste} klas; GELLENNE Jules, bewegingsoverste 2^{de} klas; HELLINGS Gerard, ontvanger; HERMANS Constant, baanwerker; LENAERTS Lambert, keurwerkmán; LEYDEN Victor, brigadier; LIEFISOONS August, geschoolde werkmán 1^{ste} klas; PAQUE Henri, baanwerker; RAMAEKERS Antoon, ploegbaas; RAMPEN Henri, machinist; SAMPERMANS Livinus, manoeuvre; SWAAB Eugeen, geleider; VANDEVEN Alfons, geschoolde werkmán 1^{ste} klas; WEBERS Servais, magazijnier; WIJNANTS Desiré, geschoolde werkmán 1^{ste} klas; WIJNEN Theodoor, ER. geleider.

25 JAREN DIENST

Burgerlijke Medaille 2^{de} Klas

BAMPS Alfons, BAS Jozef, BOITEN Jozef, BUEKENS Gustaaf, CEUX Jan, CELIS, Gustaaf, CLAES Gustaaf, CONINX Jaak, CONVENTS Modest, GELDERS Jan, GERETS Lambert, CROSEMANS Aug., LANGERS Leon, LEENDERS Christiaan, LUYTEN Frans, MAES Desiré, MEUWIS Louis, NIESEN Jozef, NIJS Leon, POULMANS Jozef, QUINTENS Desiré, WILLEMS Alfons.

Te Gent

35 JAREN DIENST

Burgerlijk Kruis 2^{de} Klas

DECABOTER A., WAUTERS C., DE BROUWER J., DE KEYSER J., ROELS M.

Burgerlijke Medaille 1^{ste} Klas.

BRACKE H., DE SMET V., ERAUW G., GOOSSENS J., ROELANDS A., ENGELS A., MATHYS A., VAN POTTEBERGHE E., VEROLLE J., VAN WESEMAEL M., VILAIN I., BAMBUST A., DESTEUR E., NIMMEGEERS B., VANDENABEELE A.

25 JAREN DIENST

Burgerlijke Medaille 1^{ste} Klas.

DEHOORNE S., NYS A., PIETERS C., BAUIWENS G., DEMOEN M., DESCHOEMACKER G., ERAUW H., LIPPENS J.

Burgerlijke Medaille 2^{de} Klas

ELEGEEST R., BOUCQUE A., DENIL CH., LESAFRE R., LIBRECHT ED., MESTIAEN J., STAELENS P., STAELENS G., SYMOENS R., VANDECASTEELE P., VAN LOO C., VAN SOMPEL J., BAUIWELS L., BILCKE L., CLAUWAERT R., DE KEYZER M., DE MEESTER A., DE MUYNCK G., D'HONDT E., PHILIPS M., PIETERS O., SCHATTEMAN A., NIMMEGEERS A., THEININCK C., VANDENBOSCH L., VAN ECKEL F., VAN HOVE A., VAN HOVE R., VERHOFSTEDÉ A., VERPLAETSE O., VERSTRAETE M.

PERSONALIA



GEBOORTEN

*Laat ons toch eenmaal nog kijken
Uw mondeke schoon
Uw oogskens zoet
Wij kunnen maar nooit van U
lwijken.*

HOOFDBESTUUR

GUY bij de h. CUMPS R.
MYRIAM bij de h. VAN CAMPENHOUT F.
BRIGITTE bij de h. AERTS L.
MYRIAM bij de h. TISSEN H.

ANTWERPEN

MARILIJN bij de VAN WIJNSBERGHE Joseph, Turnhout.
ERIC bij de h. VANHAM Frans, Kapellen.
SOGNA bij de h. DOCKX Alois, Hoogstraten.
EDDY bij de h. TORFS Jozef, Merksem.
EMIEL bij de h. HOREMANS Albert, Rumst.
HUGO bij de h. DE LOOSE Etienne, Mechelen.
ANITA bij de h. POCKELE Karel, Wuustwezel.
JAN bij de h. WOUTERS Alfons, Zandvliet.
RITA bij de h. VANNEYLEN Laurent, Berendrecht.

BRABANT

SIMONE bij de h. RUBAIS Louis, Ukkel.
DANNH. bij de h. ROOBAERT Jozef, Asse.
RUDY bij de h. DEREUSE Petrus, Pamel.
JOHNY bij de h. SCHOUKENS Jean, Sint-Kwintens-Lennik.
PAUL bij de h. FIEREMANS Louis, Asse.
RITA bij de h. VAN HOVE Benedikt, Londerzeel.
BETTY bij de h. WIJVERKENS Georges, Herfelingen.
MARTINE bij de h. LASSAUT Victor, Huizingen.
EDDY bij de h. PIRON J.B., Ukkel.
GODELIEVE bij de h. ALLEBOSCH Joseph, Herne.
NICOLE bij de h. KESTEMONT Frans, St-Martens-Lennik.
BESSY bij de h. JACOBS Maurice, Vlezenbeek.

WEST-VLAANDEREN

LIONEL bij de h. CAPELLE Willem (Stene).

LIMBURG

LUC bij de h. MARCHAL Paul (Kuringen).
ROMAIN bij de h. COX Gustaaf (Wimmertingen).
JOHAN bij de h. RAMAEKERS René (Kwaadmechelen).
LAURENT bij de h. CRIJNS Jules (Opgrimbie).
LISETTE bij de h. SCHREÛRS Jean (Hoeselt).



HUWELIJKEN

*Daar alleen kan liefde wo-
[nen
Daar alleen is 't leven zoet
Waar men stil en onge-
[wongen
Alles voor elkander doet.*

OOST-VLAANDEREN

De h. VANDEVELDE Raoul met Mej. TEMMERMAN L.
De h. GEERAERT Marcel met Mej. PEDE M.
De h. ALLIYN Robert met Mej. DE VETTER M.
De h. DE RIDDER Petrus met Mej. DE GRAEVE I.
De h. ROBBERECHT Seraphien met Mej. TACK M.
De h. D'HAENENS Georges met Mej. DE BLAERE Ch.

LIMBURG

De h. VANKEVELAER Jan met Mej. JAME H.

BRABANT

De h. LAUWERS M. met Mej. DE FILLETTE Virginie.
De h. VAN INNES Alph. met Mej. COPPESMETTE Alida.
De h. MICHIELS H. met Mej. DE HERTOIGH Maria.
De h. JAMMART L. met Mej. FRAIPONT Germaine.
De h. VAN DENEDEE W. met Mej. VAN GUCHT L.
De h. HEIJMBEEK K. met Mej. GORIS Joanna.
De h. DE KOCK P. met Mej. WELLEMANNS Elza.
De h. MASSAGE Ferd. met Mej. MARISSENS José.

DE MOOIE LOOPBANEN



De Wit Jozef
Hij begon zijn loopbaan als paswerker in de werkplaats van Grimbergen. In 1947 werd hij benoemd tot geschoold werkman 1^{ste} klas. Hij was een voorbeeld van handigheid in alle vakken en zeer dienstvaardig. Hij telt 49 jaren dienst.



Vandecasteele Th.
In dienst getreden op 18 mei 1914 als ontvanger op de lijnen van de kust. Hij werd d.d. toezichter op 1 juli 1947 en gehecht aan de stelplaats van Knokke. In 1951 bekam hij de graad van toezichter. Hij telt meer dan 43 dienstjaren.



Van Herck Aug.
Geboren op 28 sept. 1892 kwam hij bij de buurtspoorwegen in 1913 als baanwerker. Hij was werkzaam op de lijnen van de streek van Turnhout en Oostmalle. Hij eindigde zijn loopbaan als ploegbaas.



Detry Leon
Geboren te Chastre heeft hij gans zijn loopbaan doorgebracht in het buurtspoorwegstation van deze gemeente, waar hij op 1 mei 1911 begon als klerk. Benoemd tot klerk 1^{ste} klas in 1942 werd hij bevorderd tot stelplaats-overste in 1949.



De Becker Alex.
Op 10 mei 1912 kwam hij in dienst als baanwerker en vond zijn werkkring op de lijnen van het Leuvense. Toen hij op disponibiteit werd geplaatst in 1952, had hij de graad van ploegbaas.

Op het Hoofdbestuur

De Directie van het Personeel noteerde het ontslag van Mevrouw Froyman-Aelvoet, sociale assistente; zij zal zich voortaan volledig wijden aan haar familie. Mejuffer Frieda Van Walleghem werd aangenomen als opvolgster van Mevr. Froyman. Wij wensen haar van harte welkom en een vruchtbare loopbaan.

Twee ambtenaren bereikten de ouderdomsgrens en namen afscheid. Het zijn de heer Robin, Directeur van de Aankoopdienst, en de heer Glibert, Ea, Inspecteur.



De heer Emile ROBIN trad op 20 februari 1920 als ingenieur in dienst bij de provinciale directie van Henegouwen, maar reeds in april ging hij over naar Antwerpen. In 1923 werd hij naar de Directie Weg en Werken te Brussel geroepen, waar hij zich bezig hield met de studie van de gebouwen en kunstwerken, evenals met de modernisatie van de spoorapparaten met het oog op hun aanpassing aan de noodwendigheden van het modern verkeer. Hij was ook belast met de aankoop van het spoorwegaan materiaal en hier gaf hij

blijk van zeer ontwikkelde commerciële inzichten.

Hij werd Ea, Ingenieur benoemd in 1936. In juni 1940 bevond de heer Robin zich voor de enorme taak van de wederopbouw van talrijke bruggen vernield door de oorlogsverrichtingen. In deze omstandigheden gaf hij bewijzen van een merkwaardige ondernemingsgeest en vastberadenheid. In 1941 werd de heer Robin benoemd tot Hoofdingenieur en bij de reorganisatie van de diensten belastte de Raad van Beheer, in zitting van 4 november 1952, hem met de leiding van de Aankoopdienst. In 1953 bekam hij de graad van Hoofdingenieur-Diensthooft en in 1956 deze van Directeur.



De heer Alphonse GLIBERT trad in dienst in 1911 bij de Directie Financien. Hij maakte de oorlog 1914-1918 mede bij de Grenadiers en was steeds een actief lid van hun Verbodering. Na 1920 ging hij over naar de Exploitatie waar hij zich speciaal bezig hield met de tarieven. Bureauchef benoemd in 1944 eindigde hij op 9 november zijn loopbaan als Ea, Inspecteur.

Wij wensen de heren Robin en Glibert nog vele en gelukkige jaren.

Sterfgevallen

Op een koude namiddag, in november, vergezelde een talrijke afvaardiging, geleid door de heer Van Hemeldonck, Directeur van het Personeel, de heer Swinnens, Directeur, en de heer Van Huffel, Hoofdingenieur bij de Directie T., onze collega FRANS SYNAVE naar zijn laatste rustplaats. Zijn ambtgenoot en vriend, de heer Godijns, sprak de lijkrede uit en zegde hem een laatste vaarwel.

Slachtoffer van een onverbidelijke ziekte overleed Frans Synave op de ouderdom van nauwelijks dertig jaren, na meer dan twee jaar met een buitengewone moed zijn ziekte te hebben gedragen.

Voor allen die hem de drie laatste maanden aan het werk zagen, zal hij een enig voorbeeld blijven van morele en lichamelijke moed. Hij laat een weduwe en een kind na, aan wie wij onze welgemeende blijken van deelneming aanbieden.

Nog dezelfde dag vernamen wij het overlijden van de heer JOSEPH CATTIEZ, oprustgestelde, die zelfs door de

jongere agenten algemeen was gekend als een uitzonderlijk vriendelijke persoon.

De heer Leon Van Eeckhout, Inspecteur (Controlediensten - Financies) bieden wij hier nogmaals onze oprechte deelneming aan in het zwaar verlies dat hem treft bij het plotse overlijden van zijn oudste dochter.

Nog een andere collega, de heer Lionel Dhondt, vader van 3 kinderen, werd zwaar beproefd. Zijn echtgenote, slechts 32 jaar oud, verwisselde het tijdelijke met het eeuwige. Afvaardigingen van het Hoofdbestuur en van de Groep Oost-Vlaanderen woonden de begrafenisplechtigheid te De Pinte zij. « Onze Buurtspoorwegen » neemt deel in de rouw vertekt door deze pijnlijke gebeurtenis.

En ten slotte vernemen wij bij het ter perse gaan, het schielijk overlijden van de heer DE WULF Raymond, tekenaar bij de Directie T. Geboren in 1902, trad de heer De Wulf in dienst in 1931. Wij betuigen Mevrouw De Wulf onze innige deelneming in de zware rouw die haar treft.

Een
wedervaren
van



Controleur SPEURNEUS

SPEURNEUS : Dag, Pitoors.

ONTVANGER :

SP. : Hewel ?

O. : O, pardon chef, ik was met mijn gedachten ergens... in de wolken.

SP. : Maar ik moet u spreken over iets van het ondermaanse.

O. : Denk gij dat wij eens met een tram naar de maan gaan ?

SP. : Ge kunt nooit weten. Vergeet echter niet dat de zwaarte er slechts 1/6 van die op aarde is.

O. : Dus een ontvanger van 70 kg zou er 12 kg wegen en sprongen kunnen maken van 15 tot 20 m ?

SP. : En waarom niet, maar op de maan is er geen lucht en zonder lucht geen klank.

O. : Volkomen stilte dus. Wat moet het daar rustig zijn !

SP. : Keren wij echter liefst naar de aarde terug. Hebt ge ook gehoord van de zware treinramp in Frankrijk, die 29 slachtoffers eiste ?

O. : Is die niet gebeurd op een lijn met enkel spoor ?

SP. : Inderdaad. Ik ken de schikkingen niet, voorzien door de Franse spoorwegreglementen, maar ik weet dat het automatisch signalisatiesysteem in voege bij de Buurtspoorwegen menig maal bewijzen van degelijkheid heeft gegeven.

O. : Het reglement is zeer precies maar niettemin hebben er zich toch nog ongevallen voorgedaan.

SP. : Dat is het juist. Van morgen heb ik nog moeten verwijzen naar het reglement, waar er sprake is van een buiten gebruik gesteld sein.

O. : Ja, de ladderwagen was op de lijn.

SP. : Op de gewone wisselplaats kruisten wij een ander rijtuig, doch het personeel stelde ons niet in kennis van het uitschakelen van de sectie.

O. : Dat is nochtans voorzien.

SP. : Ja, maar dit is meer speciaal voor Henegouwen, waar vroeger de seinkasten niet voorzien waren van een signalisatieschijf.

O. : Het is dus niet altijd noodzakelijk de tegemoetkomende treinen te verwittigen ?

SP. : Neen, het is niet absoluut noodzakelijk, maar het is een kwestie van kameraadschap. Aan het signaal gekomen, stelden wij vast dat het niet automatisch werkte; de treinoverste beproefde het met de hand en stelde vast dat de signalisatieschijf op rood stond.

O. : Dus buiten dienst.

SP. : Ik heb er aan herinnerd dat de trein moest geleid worden na verloop van de reglementaire tijd.

O. : Ge waart nochtans ZEKER dat ge de gewone tram, op het vastgestelde uur, had gekruist ?

SP. : Daar ligt het gevaar. Want men is nooit 100 per 100 zeker, als er iets hapert aan de veiligheid.

Een elektrische lijn van 40 km.

Met tram 90 van Bergen naar Charleroi

Juist 70 jaren geleden werd de lijn Bergen - Saint-Symphorien ingewijd

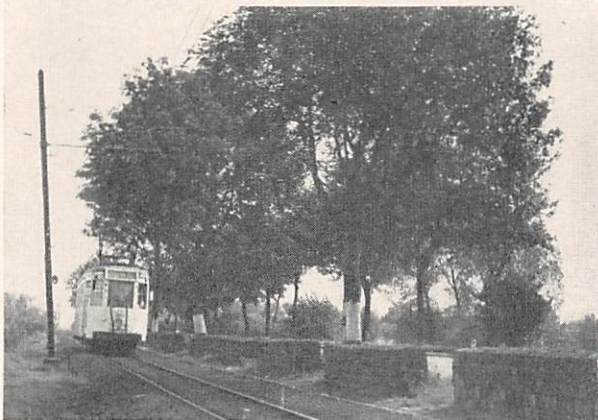
De gedachte een rechtstreekse buurtspoorwegverbinding aan te leggen tussen Bergen en Charleroi is tamelijk recent en het is weinig waarschijnlijk dat de promotors van de kleine lijn Bergen - Saint-Symphorien vermoedden dat de inwijding van die lijn, in 1887, aan de basis zou liggen van de latere verbinding. In elk geval zou de regering, in die periode, zeer onverzoenlijk zijn geweest en zich zonder twiifel verzet hebben tegen een dergelijk ontwerp, daar de steden Bergen en Charleroi reeds door een lijn van de grote spoorwegen verbonden waren.

Een historisch overzicht geven van de lijn Bergen - Charleroi is tamelijk ingewikkeld daar deze lijn uit meerdere afzonderlijke kapitalen bestaat; zij werd gevormd door de samensmelting van verscheidene baanvakken, die op verschillende tijdstippen werden in dienst gesteld (zie onderstaande tabel).

Indien wij de lijn op een kronologische wijze behandelen, is 1887 gekenmerkt door twee inwijdingen; de lijn Bergen - Saint-Symphorien (17 december) en het baanvak Charleroi - Marchienne-au-Pont, van de lijn Charleroi - Montignies-le-Tilleul (3 juni). Dit waren de twee uiterste stukken van de toekomstige lijn. Voor de verdere uitbouw van de lijn geven wij in onderstaande tabel de opeenvolgende data van het indienststellen van de verscheidene baanvakken, die de lijn Bergen - Charleroi vormen.

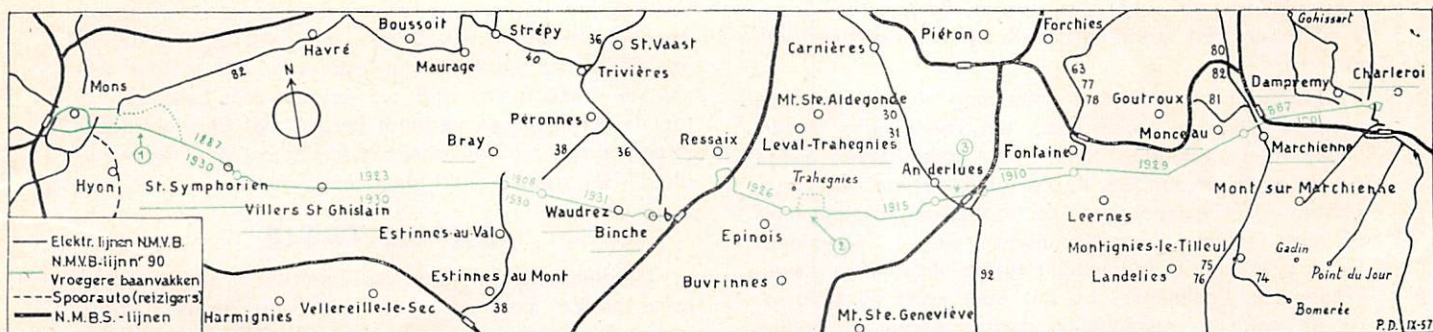
Rond de jaren 1930 werden in de Groep Henegouwen de nodige stappen gedaan voor de verwezenlijking van de verbinding Bergen - Charleroi. Van dan af volgden de gebeurtenissen elkaar snel op: op 30 juni 1929 werd het baanvak Marchienne-au-Pont - Fontaine-l'Évêque, in dienst gesteld met elektrische tractie; de laattijdige verwezenlijking van deze sectie is te wijten aan het bestaan van een verbinding van de N.M.B.S. tussen deze twee plaatsen. Op 24 december 1930 werd het elektrisch baanvak tussen Bergen en Bray-station in dienst genomen, wat toeliet het traject tussen Bergen en Saint-Symphorien recht te trekken, waardoor een omweg werd afgeschaft die vroeger gedaan werd om aan de kleine HL. de scherpe helling « Labor », bij het verlaten van Bergen, te ontwijken (1). Enkele dagen nadien, op 31 december, nam de elektrische exploi-

- 1) Tram 90 op de Grote Markt te Bergen.
- 2) Te Binche gaat de 90 voorbij het gebouw van de Post rijden.
- 3) Tussen Leval-Trahegnies en Anderlues.



Baanvakken	Lengte in km.	Opening	Elektrificatie
Bergen - Saint-Symphorien (*)	6	17-12-1887	24-12-1930
Saint-Symphorien - Bray-station	7	12-11-1923	24-12-1930
Bray-station - Bray-barreel	1	1-9-1908	31-12-1930
Bray-barreel - Binche	4		15-2-1931
Binche - Leval-Trahegnies	3,5		3-7-1926
Leval-Trahegnies - Anderlues-Monument	5,5		4-5-1915
Anderlues-Monument - Anderlues-Fosse n° 2	1,5		1-11-1941
Anderlues-Fosse n° 2 - Fontaine-l'Évêque	3		1-11-1910
Fontaine-l'Évêque - Marchienne-au-Pont	5		30-6-1929
Marchienne-au-Pont - Charleroi	3,5	3-6-1887	4-5-1901

(*) Opgebroken in 1914-1918; opnieuw aangelegd in augustus 1920.



tatie van het baanvak Bray-station - Bray-barreel een aanvang, waardoor een rechtstreekse elektrische verbinding kon ingelegd worden tussen Bergen en Péronnes. Eindelijk, twee maand nadien, op 15 februari 1931, had de inwijding plaats van het baanvak Péronnes-barreel - Binche, dat aanstonds elektrisch werd geëxploiteerd. Nu was de elektrische verbinding verzekerd en kon een rechtstreekse tramdienst, die later het nummer 90 zal dragen, worden in dienst gesteld.

Nadien hadden nog twee rechttrekkingen van het traject plaats. In 1941 werd te Anderlues een baanvak in gebruik genomen van 1.350 m. tussen de halten « Monument » en « Fosse n° 2 », om de omweg langs Anderlues-Jonction (2) te vermijden. In 1945 had de rechttrekking plaats van de lijn tussen Leval-Trahegnies en Anderlues. Het oude, zeer schilderachtig traject door de velden, vroeger aangelegd om de fameuze helling genaamd « Moscou » te ontwijken (3), werd hierdoor afgeschaft.

Het belang

Het belang van deze lijn is ontegensprekelijk zeer groot. Het is een oost-west verbinding van ruim 40 km. en een van de langste van de N.M.V.B., die dagelijks honderden arbeiders vervoert naar de nijverheidscentra voornamelijk naar Marchienne en Charleroi. Deze laatste sectie is trouwens de belangrijkste.

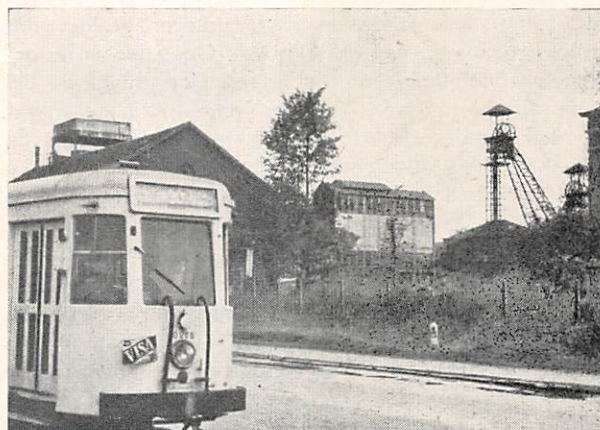
In feite kan men, uit het oogpunt van het aantal vervoerde reizigers, de lijn in drie delen splitsen: het baanvak Bergen - Binche, uitsluitend landelijk, is het minst belast; het baanvak Binche - Anderlues, dat reeds door een meer geïndustrialiseerde streek loopt en ook meer reizigers vervoert; ten slotte het baanvak tussen Anderlues en Charleroi, het meest renderend.

In heel het complex van lijnen is de lijn 90 het ideale verbindingspunt tussen de groepen van de Borinage, het Centrum en Charleroi. Zijn tracé, rationeler dan dat van de grote spoorwegen, verbindt Bergen en Charleroi met zeer belangrijke nijverheidsagglomeraties (Binche, Anderlues, Fontaine-l'Évêque) en geniet de voorkeur van het merendeel van de bewoners. Het is niet zeldzaam dat reizigers de buurtlijn gebruiken van het een eind naar het ander daar het traject Bergen - Charleroi, met de diensten van de N.M.B.S., langer is en in zekere gevallen kostelijker.

Wij kunnen er nog aan toevoegen dat de buurtlijn Bergen - Charleroi een schakel is van een tramverbinding, die over een afstand van 122 km. (Valenciennes - Namen) loopt en waarop slechts drie maal van rijtuig moet veranderd worden.

De lijn 90 volgt op het grootste gedeelte van haar lengte de baan die Bergen met Charleroi verbindt. Zij ligt voor het merendeel op eigen bedding, hetzij in volle veld, hetzij op een berm, uitgezonderd bij de doortocht van de voornaamste agglomeraties. Daarenboven is het een lijn met enkel spoor, op enkele uitzonderingen na n.l. tussen Anderlues en Fontaine-l'Évêque. Gans het baanvak Marchienne - Charleroi is met dubbel spoor. Op de laatst geëlektrificeerde sectie t.w. tussen Bergen en Binche, wordt de kettingophanging gebruikt voor het aanvoeren van de stroom.

Tussen Bergen en Binche loopt de lijn door een licht golvende landbouwstreek. Op deze sectie hebben nooit meer dan twee kolenmijnen geweest (Levant-de-Mons en Bray) en deze hebben trouwens op het ogenblik hun activiteit gestaakt. Het reizigersvervoer is er



1) Tram 90 stopt te Fontaine vóór de kolenmijn Petria.
2) In de omgeving van Charleroi bevinden er zich uitgebreide nijverheidsondernemingen. Het betreft hier « La Providence » te Marchienne-au-Pont.
3) Tenslotte komt de 90 toe op het eindpunt te Charleroi. (Foto's Roels)

- (1) Zie op de kaart punt n° 1.
- (2) Zie op de kaart punt n° 2.
- (3) Zie op de kaart punt n° 3.

betrekkelijk zwak, behalve tussen Bergen en Saint-Symphorien. Het spoor ligt steeds op de linkerberm van de weg.

Vanaf Binche, waar men niet mag nalaten de oude vestingswallen te bezichtigen, zijn reeds meer nijverheden in de nabijheid van de lijn gevestigd en neemt het reizigersvervoer toe. Bij het verlaten van de Carnavalstad wijkt het spoor van de hoofdbaan en slaat links af naar Ressaix langs secundaire wegen. Vervolgens loopt de lijn door de velden tussen Ressaix en Leval-Trahegnies (Begijnhof); op dat punt komt zij opnieuw op de baan en onmiddellijk daarna begint de helling « Moscou ». Tot op de top van deze helling (Point-du-Jour) is het spoor op de linkerberm gelegen, nadien gaat het naar rechts tot aan de halte van Goegnies, in de onmiddellijke nabijheid van Anderlues. Daar buigt de lijn naar rechts en loopt door de velden om een paar kilometer verder de grote baan te bereiken aan de halte Anderlues-Monument. Hier begint de meest drukke sectie van de lijn. Het spoor blijft op de rechterberm tot Fontaine-l'Évêque waar het naar links afwijkt.

Halfweg tussen deze laatste gemeente en Marchienne-au-Pont, rijdt men ongeveer 700 m. over het grondgebied van Landelies. Links ligt het mooie bos van Monceau, dat fel afsteekt tegen de nijverheidsstreek, die anderhalve kilometer verder plots begint. Inderdaad te Monceau verlaat het spoor de berm en loopt in het midden van de weg langs de « Aciéries de la Sambre » : wij zijn volop in het « Land van Charleroi ». Verder tussen Marchienne en Charleroi rijden wij voorbij de uitgestrekte fabriekcomplexen van « La Providence ». Na achtereenvolgens het kanaal en de gekende viaduct van Charleroi — waar de modernisatiewerken bezig zijn — te hebben overgestoken, naderen wij de terminus van de lijn gelegen in de « Hoge Stad ».

Het past de aandacht van onze lezers te vestigen

op het feit dat er nog een andere buurtspoorwegverbinding bestaat tussen Bergen en Charleroi. Het betreft de elektrische lijn n° 82, die loopt over een afstand van 53 km. Deze dienst rijdt om het uur (om het half uur op de spitsuren) en verbindt Bergen met Charleroi over Bracquenies, La Louvière, Courcelles en Marchienne-au-Pont. Het traject duurt ongeveer 2 u. 30.

EXPLOITATIE

De dienst Bergen - Charleroi heeft bijna altijd beschikt over modern materieel. Vanaf 1947 werd de lijn bediend door de motorrijtuigen « standard 10358 tot 10373 », de laatsten van dat type door de N.M.V.B. in dienst gesteld. Bij de aankoop van de P.C.C.'s in 1950 was er sprake deze in dienst te stellen op de lijn 90, maar dat ontwerp moest op het laatste ogenblik opgegeven worden. De « standard » motorrijtuigen werden echter van 15 december 1956 of vervangen door motorrijtuigen van het type « S ».

Normaal zijn er zeven motorrijtuigen nodig voor de dienst op de lijn. Het materieel is gehacht aan de stelplaats van Anderlues maar iedere nacht « slaapt » één rijtuig te Bergen (Bassins) en een ander in de stelplaats van Charleroi. De frequentie van de dienst werd gebracht op 30' en de 40 km. worden afgelegd in 1 uur 33', wat een gemiddelde snelheid geeft van nagenoeg 26 km./u.

Het aanleggen van deze verbinding tussen de twee voornaamste steden van Henegouwen heeft werkelijk in een behoefte voorzien en wij hopen dat haar exploitatie, per spoor, nog lang zal mogen voortgezet worden zodat zij aan haar talrijke vaste klanten, comfort, snelheid en veiligheid kan blijven aanbieden. Vergeten wij niet dat de Henegouwse bevolking aan de tram houdt, die in haar dagelijks leven een plaats heeft ingenomen zoals de elektriciteit, de radio en het stromend water.

Pierre DEHON.

EXPLOITATIENIEUWS

OOST-VLAANDEREN.

Sedert 29 september exploiteert de Groep een openbare autobusdienst Gent-Oostakker, met uitbreiding St. Amandsberg-Oostakker (dorp) in vervanging van de reizigersdienst van de elektrische lijn Gent - Oostakker.

Op dezelfde datum werd de elektrische buurtspoorlijn Gent - Lockristi vervangen door een openbare autobusdienst.

WEST-VLAANDEREN.

Tussen Knokke (station) en Oosthoek is sinds 29 september een nieuwe openbare autobusdienst in exploitatie.

LIMBURG.

Als uitbreiding van de lijn Hasselt-Leopoldsborg werd sinds 29 september een openbare autobusdienst Leopoldsborg - Lommel in dienst gesteld.

BRABANT.

De volgende autobusdiensten worden vanaf 29 september in eigen beheer geëxploiteerd :

Leuven - Meldert
Leuven - Tienen
Vilvoorde - Willebroek.

NAMEN - LUXEMBURG.

Sinds 1 september wordt een openbare autobusdienst geëxploiteerd tussen Dinant en Falaën.

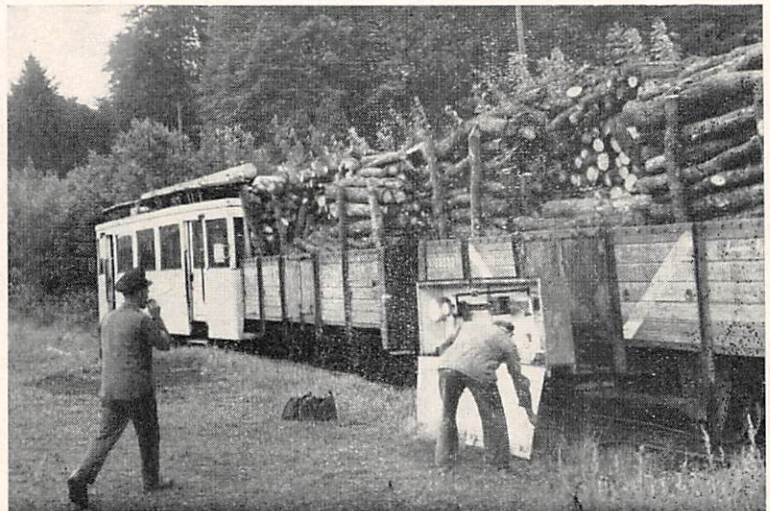
HENEGOUWEN.

Een openbare autobusdienst is sinds 2 september in voege op de lijn Bergen - Nimy - Erbisœul - Masnuy St. Jean - Casteau - Neufvilles.

Sinds 28 oktober werd het elektrische

baanvak Gosselies - Mellet afgeschafte en vervangen door een autobusdienst, die verlengd werd tot Charleroi.

Zodra de wegen hersteld zijn, zal de lijn Charleroi - Gosselies - Mellet doorgetrokken worden tot Marbaix.



Te Paliseul. Een wagen hout wordt gewogen (foto Carlier).

De elektrische rem

De vooruitgang van de vervoertechniek stelt de N.M.V.B. steeds voor nieuwe problemen, zowel van het gezichtspunt van comfort als van veiligheid. Gisteren hebben wij een uitgebreide toepassing van de rubberophanging voor onze type N aangenomen. Morgen zullen wij de pneumatische ophanging voor de bogies type S beproeven, ten einde het comfort te verhogen, evenals de schijfremmen en de magnetische remmen, die in dringende gevallen zullen toelaten de beremmingskracht van een autobus te evenaren.

Spijtig echter, vergen comfort en veiligheid uitgaven en hebben zij invloed op de kostprijs van een exploitatie.

Indien dus in het algemeen de verbeteringen van het materieel kosten meebrengen, zijn er toch ook die opbrengst of een mindere uitgave ten gevolge hebben.

In die categorie van renderende verbeteringen kunnen wij de elektrische rem onderbrengen.

De toepassingen van deze rem zijn talrijk in het buitenland.

Het ontbreken van een aangepaste controller en het soms groot aantal sleepwagens aan de treinstellen van de N.M.V.B., waren de oorzaak dat het systeem tot hiertoe niet gebruikt werd bij de Maatschappij.

Bovendien kon deze kwestie niet in aanmerking worden genomen voor onze motorrijtuigen N omwille van de halve adhesie.

Sinds enkele tijd hebben nieuwe elementen, en voornamelijk de bedieningsmogelijkheden van de controllers met veelvuldige contactblokken, toegelaten de zaak opnieuw te onderzoeken met betrekking tot de buurtspoorwegen.

Het doel van de elektrische rem is, zoals bij al de andere remmen, de snelheid van het rijtuig te verminderen en het tot volledige stilstand te brengen.

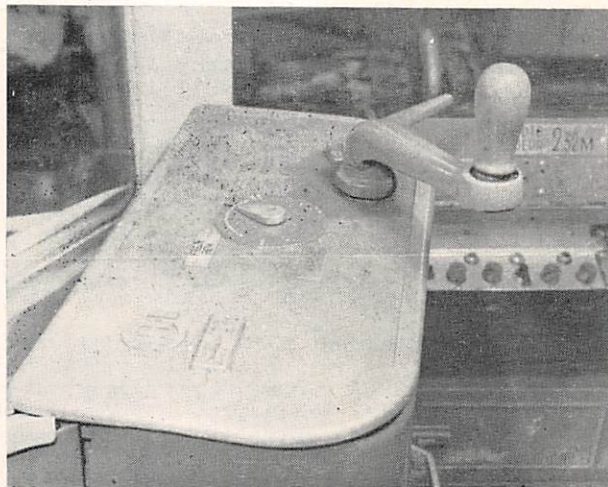
Te dien einde brengt men de controllerkruk op bepaalde standen, zodat de tractiemotoren in plaats van stroom te verbruiken, stroom verwekken. Deze energievoortbrenging valt ten nadele uit van de verkregen snelheid, zodat de motor en dus ook het rijtuig beremd worden en dit in verhouding met de geleverde stroomintensiteit, zonder dat de luchtrem in werking moet treden. Vandaar een belangrijke besparing van remblokken en wielbanden, waarbij dient gevoegd de mindere sleet van de compressor, van het drijfwerk van de rem en het stroomverbruik van de compressor. Alleen reeds de verminderingen van de herzieningskosten van het materieel, door het feit dat het aantal doorlopen kilometer met 20 % kan verhoogd worden, rechtvaardigt het gebruik van het systeem.

De elektrische rem biedt echter nog een ander voordeel, t.w. de mogelijkheid, in de winter, de

verloren calorieën voor het remmen van de treinen terug te winnen. Deze calorieën kunnen nuttig gebruikt worden voor de verwarming van het motorrijtuig. De twaalf motorrijtuigen type «S.E.», die met een elektrische rem zullen uitgerust worden, zullen voorzien worden van een ventilator voor de koeling van de weerstanden. In de winter zal aldus warme lucht in de rijtuigen geblazen worden, langs de zijwanden van het rijtuig, ter hoogte van de voeten van de reizigers.

De ontvanger krijgt een hefboom te zijner beschikking om de toevoer van warme lucht volgens de buitentemperatuur te regelen. Een luchtfilter, vóór de ventilator geplaatst, zal dienen als stofafscheider.

Daar aldus in het rijtuig een lichte overdruk heerst, zal de tocht, veroorzaakt door het openen van de deuren gevoelig verminderen. De ingeblazen verwarmde lucht verwijderd ook automatisch de bedorven lucht.



De nieuwe controller in remstand.

Naast de verhoging van het comfort zal de nieuwe verwarmingsmethode toelaten een grote besparing te doen op het gebruik van elektriciteit van de gewone verwarmingstoestellen.

Alvorens het elektrisch remsysteem te kunnen toepassen is er nog een laatste probleem op te lossen, dat van het remmen van de aanhangwagens, uitgerust met luchtremmen. De Maatschappij bezit een groot aantal van deze aanhangwagens, en economisch gesproken, is het niet mogelijk al deze rijtuigen te veranderen. Anderzijds, laten de materieeluitwisselingen niet meer toe slechts enkele aanhangwagens om te vormen en ze te voorzien van een elektrische rem.

Een klein elektropneumatisch ventiel heeft dat probleem opgelost. Het ventiel dat wordt gemonteerd op de motorrijtuigen, uitgerust met een elektrische rem, voert de lucht in de remcilinders van

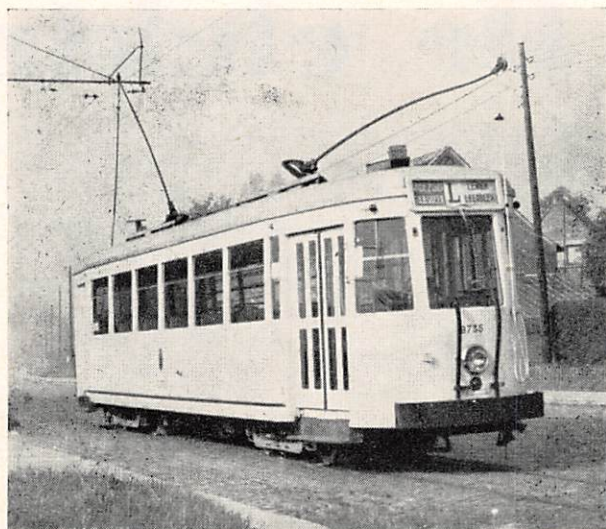
de aanhangwagens, wanneer het stroom ontvangt. De afstelling is zodanig dat de vertraging van de aanhangwagens steeds evenredig is met deze van de motorrijtuigen.

De remmen van de aanhangwagen gehoorzamen minder snel. Dit verhindert echter dat de wagens onmiddellijk tegen het motorrijtuig aanbotsen na een beremming, en het verschijnsel volstaat anderzijds om de volledige stilstand van de trein te bekomen op een vlak terrein, op 't ogenblik dat de geringe snelheid de uitwerking van de elektrische rem tot nul herleidt.

Het besturen van een dergelijk tramstel is zeer eenvoudig. Gans het manœuvre gebeurt door de controller met een buitengewone soepelheid en nauwkeurigheid. De luchtrem dient enkel om de trein staande te houden aan de halten. Op het motorrijtuig, voorzien van de verbeterde bogies, is de elektro-magnetische rem verbonden met het laatste contactblok van de elektrische rem. De remproeven gaven een snelheidsvermindering van 4 m/sec².

Het is ook mogelijk de controller te bedienen door een hefboom. Deze hefboom vertrekt van een verticale stand, die het nulpunt is. Naar voren geduwd, zet het rijtuig zich in beweging en versnelt; naar achter getrokken, wordt het rijtuig geremd en tot stilstand gebracht. Het handvat van de hefboom vormt een drukknop, die de zandbakken elektrisch beveelt.

Het proefrijtuig N^o 9735, uitgerust met controllers met gewone kruk, is reeds goed gekend en gewaardeerd door het personeel van de lijn Hut en uitbreiding. Alhoewel het zich nog in de



Het motorrijtuig type S, n^o 9735 dat het eerst werd uitgerust met de elektrische rem. Men lette op de beschermende band in rubber waarmede al de rijtuigen type N en S zullen voorzien worden.

aanpassingsperiode bevindt, legt het rijtuig 3 tot 4 maal meer kilometers af, alvorens het boven de schouwput moet geplaatst worden voor het vervangen van de remblokken.

Wanneer het tijdelijk uit dienst wordt geplaatst voor bepaalde proefnemingen, maakt het personeel zich ongerust over dit verdwijnen. Dit is het beste teken dat wij op goede weg zijn.

Hausman R.

Technisch Ingenieur - Dienstchef

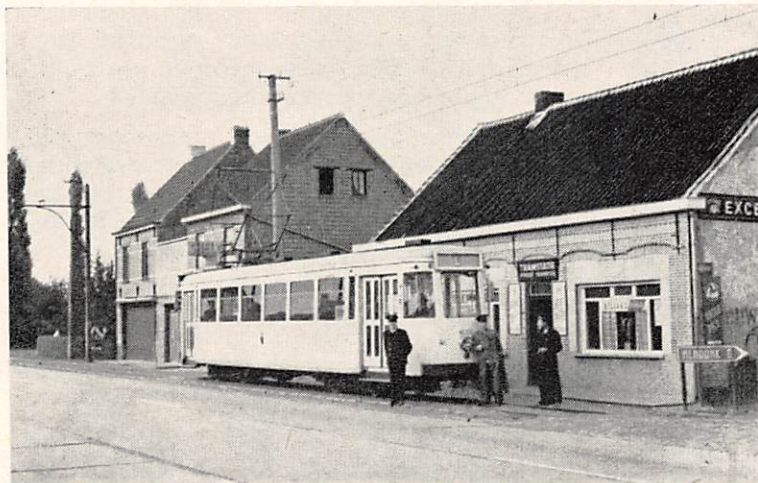
Spoorlijnen die verdwijnen

Gent - Lochristi

De geschiedenis van de tramlijn, die van de Arteveldestede naar de bloemenvelden van Lochristi leidt, neemt een aanvang in het begin van deze eeuw. Het is inderdaad in 1900 dat de voorlopige inoverwegingneming van de lijn werd toegestaan. Het vergunningsbesluit dateert van 22 mei 1903, maar in werkelijkheid waren de werken reeds begonnen op 5 februari van dit jaar en de

uitvoeringstermijn was vastgesteld op drie maanden. De lijn werd op 2 augustus 1903 in gebruik genomen.

Tijdens de oorlog 1914-1918 werden de sporen opgebroken en na de wapenstilstand opnieuw aangelegd. Elf jaar nadien, op 1 november 1930 werd de elektrische tractie ingevoerd. Deze spoorlijnen bleven invoege tot op 29 september 1957, wanneer een autobuslijn, met een lengte van 14 km, de spoorlijn verving.



Dit was de terminus te Lochristi (foto Carlier)

Gent - Oostakker

De spoordienst Gent - Oostakker, sedert 29 september jl. afgeschafte en vervangen door een autobusdienst, is zeer oud daar het koninklijk besluit van de vergunning van de lijn Gent - Zaffelare, waarvan Gent - Oostakker een baanvak is, dateert van 13 juli 1887.

De lijn werd in mei 1888 in exploitatie genomen en de elektrische dienst ingewijd op 16 december 1930.

De nieuwe autobusdienst heeft een lengte van 11,200 km.

Kortrijk - Menen - Wervik

Het Koninklijk Besluit dateert van 7 juni 1890. Het eerste baanvak vertrok van Menen naar Ledegem en werd op 8 december 1892 in exploitatie genomen. Op 13 januari 1893 werd de lijn verlengd tot Kortrijk.

Het volgende jaar, op 2 mei 1894, reden de stoomtreinen tussen Geluwe en Wervik en alzo werd Wervik verbonden met Menen en Kortrijk.

Na eerst gedurende enkele jaren met spoorauto's te zijn geëxploiteerd, werd het baanvak Menen - Geluwe op 20 oktober 1932 geëlektrificeerd.

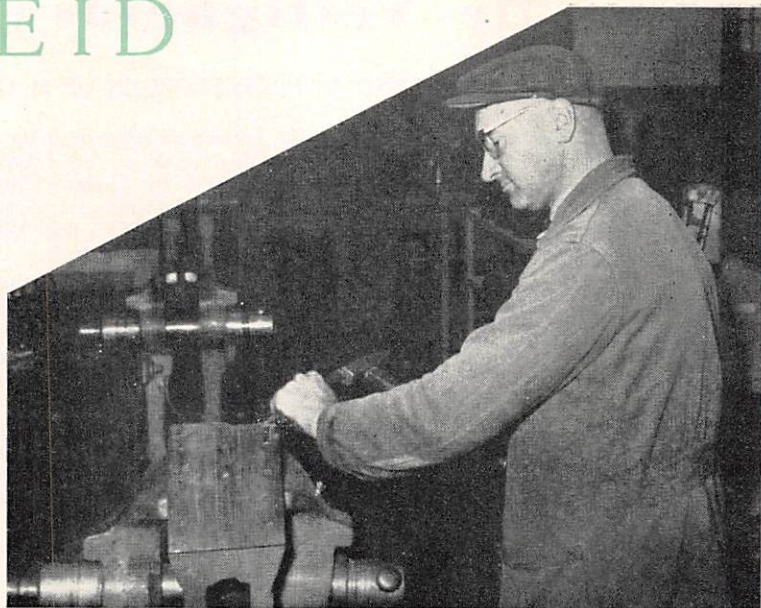
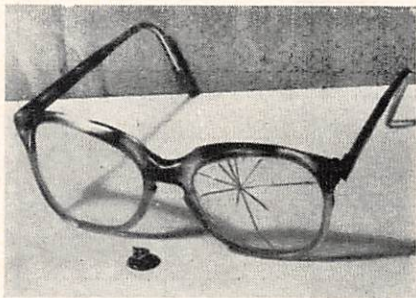
Een rechtstreekse verbinding Menen - Bissegem - Kortrijk zou een aanzienlijke tijdswinst opleveren. De vergunning voor deze lijn werd verleend in het begin van 1933 en nog hetzelfde jaar werd deze elektrische lijn ingewijd.

Het baanvak Kortrijk - Menen wordt sinds 10 september 1957 met autobussen geëxploiteerd.

VEILIGHEID

Hij droeg een doorgewone veiligheidsbril... en het volgende gebeurde

Piraprez René, belast met het afnemen en monteren van rembekledingen, zou het slachtoffer geworden zijn van een zwaar ongeval aan het oog, had hij verwaarloosd een veiligheidsbril te dragen.



Piraprez deed met behulp van een beitel de koppen van de geelkoperen klinkbouts springen die de remvoeringen van een autobus-remschoen vasthouden. Het stuk zat vastgeschroefd op een bank. Op zeker ogenblik is een afgesneden stuk weergebotst recht naar het oog van onze agent. Gevolg? Dank zij de beschermende bril, slechts een stuk gebarsten glas.

Hoe telkens met de roulette winnen?

Van tijd tot tijd vernemen we dat een speler eindelijk het geheim zou ontsluit hebben om onfeilbaar te winnen met de roulette. Hoevele geleerden hebben hun tijd hiervoor niet versleten... tevergeefs, want er bestaat immers geen geheim. Te laat, als ze totaal genuïneerd zijn, komen deze geldspelers tot de ontdekking dat er nooit wordt gewonnen bij iedere worp.

En toch handelen wij alsof we telkens aan de winnende hand zouden zijn.

Is het niet zo dat we het lot uitdagen telkens als we nalaten voorzorgen te nemen op het werk? Het bewijs hiervoor? Hoevele zijn er niet in dat geval en die er bovendien nog mee pochen. Ze zijn nog zo fier als ze roekeloos met hun leven hebben gespeeld en het nipt op het ongeval hebben genomen.

Er kan wel iets in zitten dat prikkelend werkt... als er gewonnen wordt. Wat een gevoel krijgt men niet bij het opvoeren van het productietempo van zijn machine, eenvoudig door het verwaarlozen der veiligheidsvoorschriften! Ge moet durven om zo maar over de daken of boven de muren te gaan, zonder houvast. Er zijn er die een superieur gevoel krijgen bij het onverschillig gebruiken van duizenden volt.

Maar de kruik gaat zolang te water tot ze breekt. Wat gedaan als ge eens door de machine moest worden gevat of naar beneden stort of nog wordt doodgebliksemd?

Iedere maal wordt het een weddenschap met de dood en die loert op u. Wat zal al onze overmoed ons baten als we toch eens aan het kortste eind zullen trekken? Wij ook niet, immers, bezitten die onfeilbare regel om bij elke worp

te winnen? Dan moeten we toegeven dat we misschien vlugger dan vermoeden, er ons leven zullen bij inschieten. Tien, twintig, honderd keer zullen we er goed vanaf komen; de keer daarop zullen we de hoop arbeidsslachoffers gaan vergroten. Vroeg of laat komen wij aan de beurt. Slechts één middel is afdoend tegen het loerend gevaar: voorzorgen nemen, alle mogelijke oorzaken van ongevallen vermijden en hiervoor meest gepaste maatregelen treffen. Dit is de enige manier om altijd « gewonnen » te spelen; de prijs is de moeite waard; een lang en gelukkig leven.

(Medegedeeld door de N.V.V.A.)



En dat omdat Meneer afgevaardigde is van de Veiligheid!

AAN ONZE AGENTEN : EEN GELUKKIG JAAR...
ZONDER ONGEVALLEN

De Veiligheidswedstrijd

STAND VAN DE PLOEGEN OP 31 OKTOBER 1957.

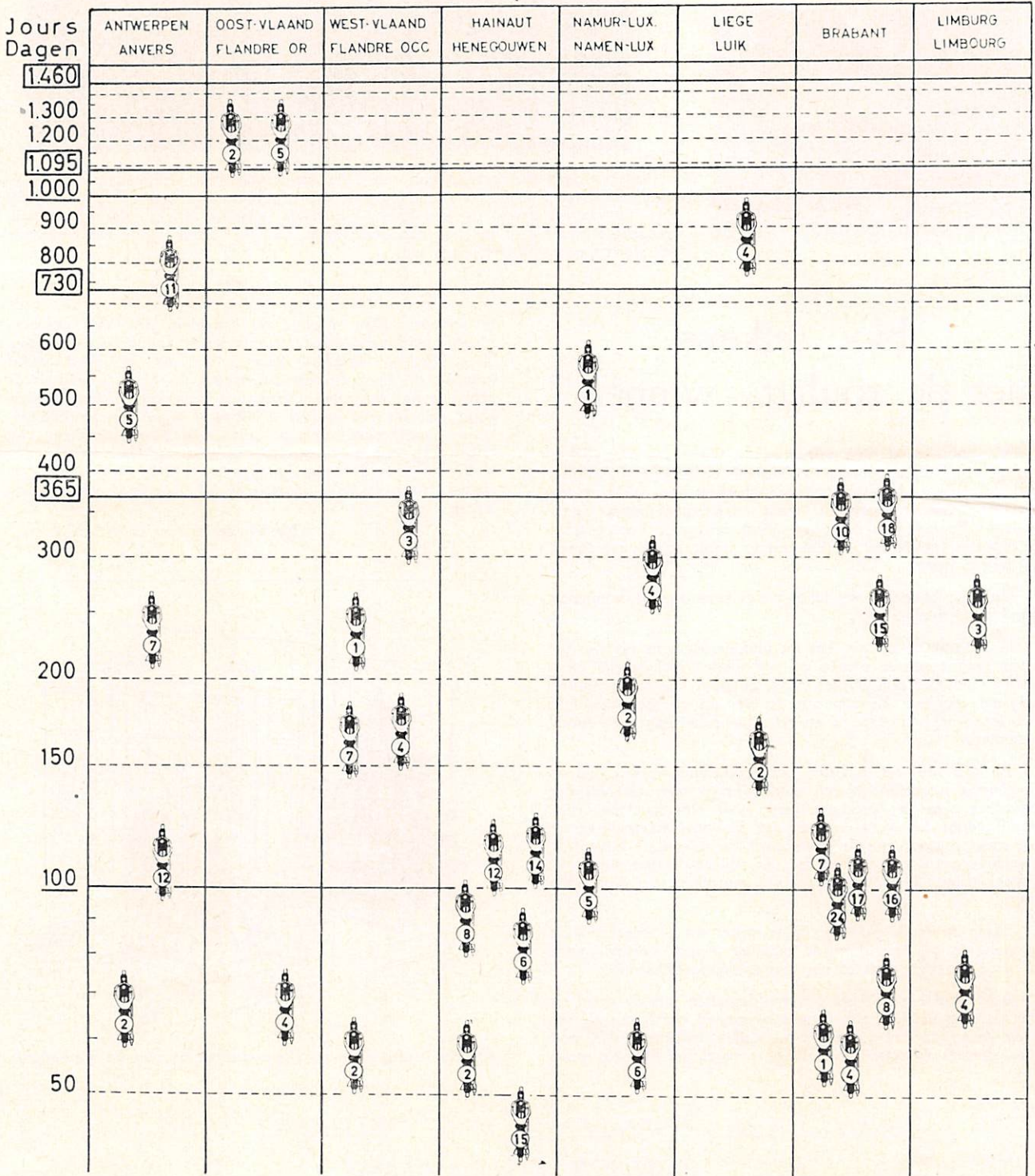
Vooreerst een bittere pil. Slechts de helft van het aantal ploegen slaagde erin zich boven water te houden, d.i. méér dan 50 dagen zonder ongeval te werken. Antwerpen, Luik en Henegouwen kenden het grootst aantal afvalligen.

Daarentegen houden de sterke en gezonde kopploegen zonder uitzondering stand.

Bij Antwerpen stijgt de hoop op een 1000^{ste} dag, dank zij de verbeterheid van ploeg 11. In Limburg houdt de kopploeg 3 goed stand en Luik staat op 8 dagen van de 1000^{ste} dag. Hiernaast wat meer over deze ploeg 4.

Brabant weze van harte gefeliciteerd. Méér dan de helft der ploegen op de piste en twee die op de tanden hebben gebeten en er in geslaagd zijn zich bij

de veteranen te voegen die niet met dagen, maar wel met JAREN zonder ongeval rekenen. Het zijn ploegen 18 (GELDENAKEN - TIENEN) en 10 (LUKKE - OVERIJSE). Ook ploeg 3 van West-Vlaanderen (WERKH. EN W.W. ASSEBROEK - DIKSMUIDE - IEPER - KORTRIJK) heeft zich aangesloten bij de « groten ». Proficiat !



1000 dagen zonder ongeval in Groep Luik

Hiernaast zien we de uitstekende stand van zekere ploegen.

Maar een uitzonderlijke gebeurtenis greep plaats. Op 8 november 1957, is *ploeg N°4 van Groep Luik*, die een vijftigtal agenten van de sector *Jemeppe - Verlaine - Omal* omvat, er in geslaagd, in navolging van de ploegen van Hamme en St-Niklaas, 1.000 dagen te werken zonder ongeval.

Wij zijn gelukkig deze collega's op de dagorde van de Veiligheid te plaatsen. In volgend nummer geven wij een relaas van de daarmee gepaard gaande feestelijkheden.

Deze prestatie vermindert echter de verdiensten niet van andere ploegen die, méér agenten omvat-

tend, eveneens een hoog getal dagen zonder ongeval hebben gewerkt.

Om een vergelijking te maken beschouwt men dan het aantal bereikte « dagen-man ». Dit resultaat bekomt men door het aantal dagen zonder ongeval, bereikt door de ploeg (tabel b. 18), te vermenigvuldigen met het gemiddeld aantal agenten die de ploeg vormen.

Zo dienen in eerste plaats vermeld *ploeg 1 van Namen*, die op 31 oktober 1957, méér dan 65.000 d-m. heeft bereikt en *ploeg 11 van Antwerpen* die de 55.000 d-m. overschrijdt.

Andere ploegen volgen in de categorie van 30.000 d-m. en ... de koers gaat verder.

Wie helpt mee aan het voorkomen van ongevallen ?

Bij de ontleding van de arbeidsongevallen komt het maar al te dikwijls voor dat het ongeval te wijten is aan een *kleine* onregelmatigheid..., een onbenulligheid, die zo gemakkelijk had kunnen vermeden worden.

Zeker, zult U dan repliceren, dat gebeurt wel, maar is het niet de taak van de veiligheidsdiensten, van het kaderpersoneel en van de oversten in het algemeen te zorgen voor de veiligheid van de werklieden ?

Zeër zeker is dat de taak en zelfs de plicht van alle oversten, maar dit sluit niet uit dat daarvoor de hulp en de belangstelling van allen vereist is.

Inderdaad :

- wie voelt het best dat de steel, die hij in zijn hand houdt, gespleten is ?
- wie ziet het best dat de beitel die hij gebruikt bramen vertoont ?
- wie weet het best dat het uitvoeren van een zeker werk het dragen van een bril vereist ?
- wie merkt best de open put die niet beschermd is ?
- wie weet best dat de laddersport slecht is ?

En nochtans, zelden wordt hier aandacht aan geschonken of wordt er aan verholpen, of nog, wordt de onmiddellijke overste ingelicht.

Een paar concrete voorbeelden :

- U passeert langs een schouwput en U struikelt over een houten balk die de doorgang verspert. Gelukkig blijft alles bij een struikeling en zijt U niet hoofd vooruit in de schouwput gestuikt.

Zo U dit feit ongemerkt laat voorbijgaan, zal misschien vandaag of morgen een van uw werkmakers of Uzelf dezelfde struikeling maken met een ernstig ongeval als gevolg.

Zo U niet bij machte zijt die balk zelf weg te nemen, zou het dan niet betamen de onmiddellijke overste van het gevaar te verwittigen ?

Deze overste zal dan, zo hij tenminste met een beetje veiligheidsgeest bezielde is, onmiddellijk het nodige doen om het risico weg te ruimen.

Moest U echter merken dat aan uw aanbeveling geen gevolg wordt gegeven, dan zult U een tweede maal verwittigen en... zelfs meerdere malen zo dit noodzakelijk blijkt.

- Bij het doorlopen van de loodsen, merkt U een olievlek die een gevaarlijke val kan verwekken. U zult een goede veiligheidsdaad stellen door hierop wat zand te strooien.

Moest er geen zand voorhanden zijn, waarom zoudt U dan niet aan uw onmiddellijke overste voorstellen een bakje met zand te voorzien, speciaal hiervoor bestemd. Een kleinigheid... maar dikwijls van groot nut.

U ziet dus op welke manier U kunt meehelpen aan het voorkomen van ongevallen.

Door uw opmerkingen, door uw aanbevelingen, door uwe suggesties, kunnen wellicht ernstige gevallen vermeden worden, waarvan Uzelf of uw kameraden het slachtoffer zouden zijn.

Aan U de daad, het is een blijk van veiligheidszin.

De Veiligheidsdienst.

De Buurtspoorweglus aan de Groendreef

Reeds in het nummer 68, mei-juni 1957, hebben wij aangekondigd dat het lusspoor, gelegen te Brussel Sainteletteplaats vóór de tentoonstellingshal van Citroën, zou verdwijnen.

Deze lus werd meer naar rechts verplaatst op een gedeelte van de terreinen, vroeger ingenomen door de gebouwen van de N.M.B.S. Dat wijkspoor zal blijven dienst doen tijdens de punturen, voor de vertrekken van de trams naar Aalst en zal van zeer groot nut zijn tijdens de Wereldtentoonstelling.

Op de foto onderscheidt men rechts, de helihaven van de Sabena en een helikopter gereed voor het vertrek.

De tweede foto, ons bereidwillig uitgeleend door de fotografische diensten



(Foto Roels.)

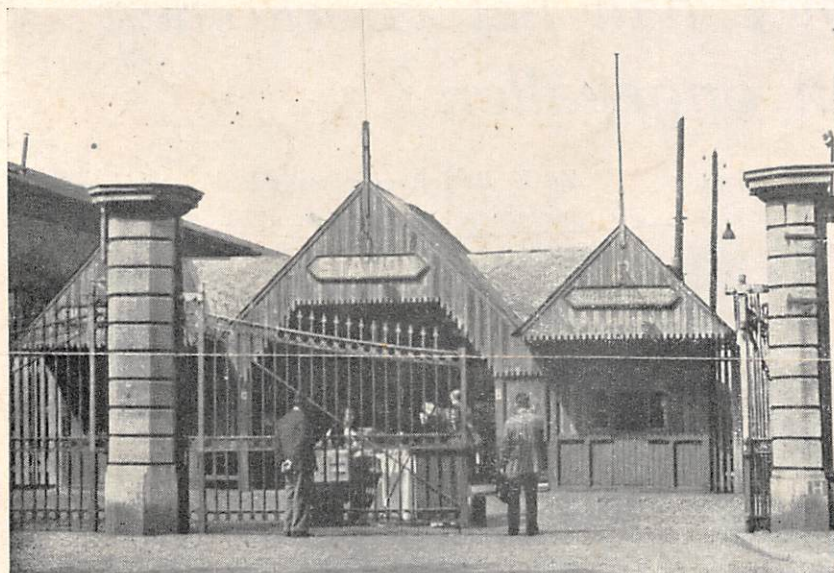


Foto Gérard N.M.B.S.

van de N.M.B.S., toont het vroegere kleine station aan de Groendreef, waar de treinen van Dendermonde vertrokken; het bleef in dienst tot 17 januari 1954 en werd afgebroken in 1955. De sporen werden slechts in juni 1956 verwijderd. Dit oude station bestond uit twee houten paviljoenen, opgetrokken op de plaats van het eerste Belgisch spoorwegstation, vertrekpunt van de lijn Brussel-Mechelen, de eerste spoorlijn in Europa ingewijd in 1835.

ONZE VOORPAGINA

De foto van de voorpagina werd genomen door de heer E. Roels en toont het vertrekpunt van de buurtlijnen op de place Léopold I te Bergen. Links op de achtergrond bemerkt men de nieuwe gebouwen van de gewestelijke directie van Henegouwen en twee van onze autobussen. Rechts het standbeeld van Leopold I.

Onze Buurtspoorwegen

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

Aangesloten bij de Vereniging van Belgische Personeelsbladen
Redactie : *Wetenschapstraat, 14.*
BRUSSEL

Tel. : 11 59 90 — Post : 135
Postrekening : n° 32 27

Oplage : 6.900 ex.

Prijs van het abonnement voor niet-personeelsleden :

België 25 F
Buitenland 30 F

Drukkerij : GRAPHICA, Brussel

Het VIII^{ste} Internationaal Spoorwagsalon

De stand van de N.M.V.B. werd ook dit jaar op een voortreffelijke wijze ingericht door een ploeg van het werkhuis van Kuregem.

Op een groot paneel, met als opschrift « Expo 58 », werden een vijftiental foto's, genomen en vergroot door de heer Roels, aangebracht. Zij gaven een overzicht van de grote werken, die uitgevoerd worden met het oog op de wereldtentoonstelling.

Eveneens werd op een zeer concrete wijze de aandacht gevestigd op de Veiligheid van de reizigers door een tekening van een agent van de schilderwerkplaats. Het was een verwijzing naar de nieuwe wegcode met als titel : « Opgelet, de auto's mogen de trams ook links voorbij steken ».

Drie tentoongestelde voorwerpen trokken vooral de belangstelling in dit salon. In de stand van de Duitse spoorwegen

was het een buitengewoon prachtig verkleind model van een locomotief, uitgevoerd door de leerlingen van een spoorwegwerkplaats; verder de nieuwe controller « Kiepe », waarvan wij in dit nummer een beschrijving geven, en ten slotte in de stand van de N.M.V.B., een pneumatische ophanging voor de eerste maal gemonteerd op een Pennsylvania-bogie. Wij hopen hiervan, na de proefnemingen, een beschrijving te geven.

Vermelden wij eveneens de mooie maquette van een type N, vervaardigd door de heer Johan Keutgens, die niet onopgemerkt werd voorbij gegaan.

Een aanzienlijk aantal bezoekers heeft door deze tentoonstelling zich een gedachte kunnen vormen van de inspanningen, die door de N.M.V.B. werden gedaan om het comfort van de reizigers te verhogen.