

Expo 58 — Het Atomium, « Vrolijk België » en tram W (Brussel - Wemmel). (Foto Roels.)

# ONZE BUURTSPORWEGEN

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

# De oud-gediende deed het best !

Tijdens het verblijf te Brussel van de congressisten der Europese Federatie van Modelisten, vroeg de Vereniging van de Vrienden van het Spoor aan onze Groep Brabant een bijzondere tram in te leggen tussen de Eloystraat en de Voorpleinpoort van de W.T.

Een heel gewone aanvraag. Maar...

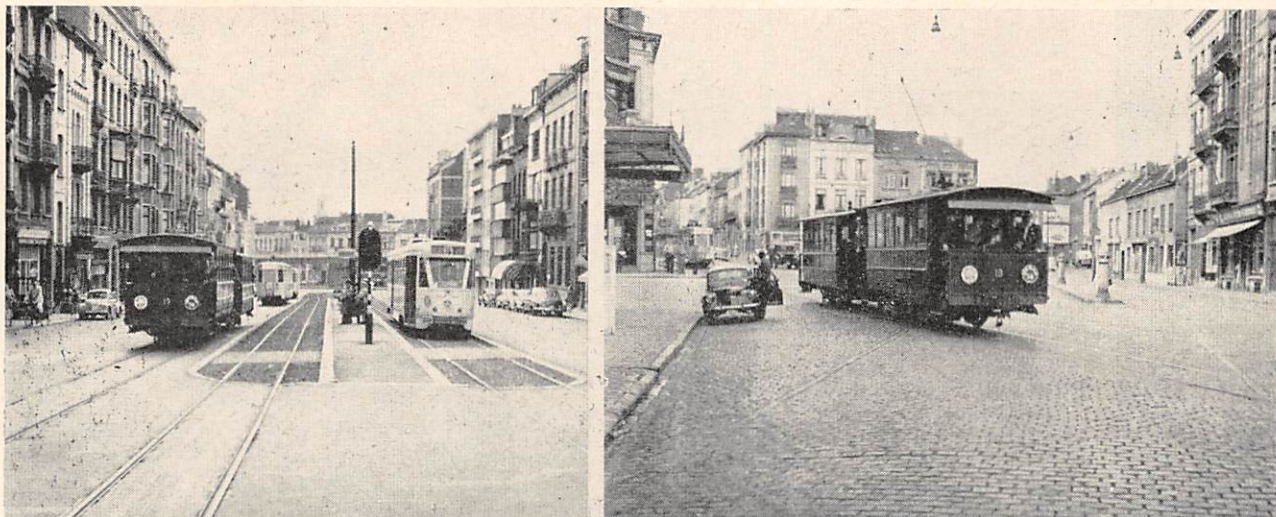
De voorzitter van de voornoemde vereniging had er op aangedrongen te mogen beschikken over het motorrijtuig n° 19 en zijn sleepwagen, die beide in hun oorspronkelijke staat bewaard worden zoals zij in 1894 reden op de eerste elektrische buurtlijn Brussel-Hut. Er werd ingegaan op het

verzoek en op 12 september 1958 om 11 uur 's morgens namen een dertigtal congressisten plaats in de historische tram.

Aan de controller, in open lucht, stond de heer Lecion, meestergast; het konvooi was in goede handen daar, eertijds, zijn vader dezelfde motorrijtuigen had bestuurd.

Het hoeft niet gezegd dat deze rit veel bekijk had en de gelaatsuitdrukkingen van de voorbijgangers, die dat museumstuk zagen rijden, is niet te beschrijven.

Dat alles heeft bewezen dat het motorrijtuig n° 19, gebouwd in 1893, nog steeds rijklaar is.



Links: Samen met een P.C.C. van de M.I.V.B., rijdt het motorrijtuig 19 naar de W.T. — Rechts: de historische tram op het gevaarlijke kruispunt « Zwarte Vijvers ».

(Foto's De Herder.)

## De lus op de Rouppeplaats te Brussel

Op woensdag 10 september 1958, te 16 uur, reed het eerste tramstel van de N.M.V.B. rond het standbeeld op de Rouppeplaats.

Het zijn waarschijnlijk de ontgen-

sprekelijke voordelen opgeleverd door de nieuwe lus aan het Noordstation, die de hogere overheid er toegebracht hebben, in januari 1958, het voorstel van de N.M.V.B. een lus aan te leggen op de Rouppeplaats, goed te keuren.

Het nut van dit nieuw spoor kon reeds vanaf de eerste dag worden vastgesteld; alhoewel de installaties slechts gedeeltelijk waren aangelegd, had er op de Stalingradlaan geen enkele opstopping plaats te wijten aan de trams.



De werken zijn nog niet voltooid, en reeds rijden de trams rond de plaats. (Foto « Le Soir ».)

### Onze Buurtspoorwegen

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

Aangesloten bij de Vereniging van Belgische Personeelsbladen  
Redactie : Wctenschapstraat, 14  
BRUSSEL

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

Oplage : 7.100 ex.

Prijs van het abonnement voor nict-personeelsleden :

België . . . . . 25 F  
Buitenland . . . . . 30 F

Drukkerij : GRAPHICA, Brussel

# De N.M.V.B. en de Expo 58

Wanneer het huidig nummer van de pers komt, zijn de lichten van de Expo '58, de verzamelplaats van alle volkeren, reeds gedoofd en spreekt men er over in de verleden tijd.

Dat de Tentoonstelling een succes is geweest, moet zelfs door de sceptici worden erkend; maar wat ons voornamelijk interesseert, is de rol die de N.M.V.B. gespeeld heeft in de dagelijkse aanvoer van de bezoekers.

De specialisten in het massavervoer hadden bij de start reeds een troef in handen; zij konden bij het opstellen van de schattingen van het verkeer steunen op de berekeningen van een beroemd Zweeds statisticus, die zoals men weet in hun geheel juist uitvielen. Wat het automobiëlverkeer betreft, zijn de commentators van de dagbladders het eens om te zeggen dat wat te groot werd gezien bij het aanleggen van de parkings en dat zich op de wegen niet de gevreesde opstoppingen voordeden; maar wat hen vooral heeft verrast, is de terughoudendheid van de automobilisten om 20 frank te betalen voor het parkeren van hun wagen, en het schijnt dat velen onder hen hun wagen in de straten van de hoofdstad lieten staan en de Expo per tram bereikten.

Het aandeel van de M.I.V.B. in het vervoer van de bezoekers, was natuurlijk aanzienlijker daar veel van haar lijnen, die de Expo aandeden, het centrum van de hoofdstad en de voorsteden doorkruisten. Niettemin werd de deelname van de N.M.V.B. niet alleen gewaardeerd door de cliënteel van onze bijzondere diensten komende van de afgelegen gemeenten, maar ook door de vreemdelingen, die spoedig ontdekten dat, om per autobus van de Beneluxpoort naar het Noord- of Zuidstation te gaan, zij slechts 12 à 15 minuten nodig hadden en dat de rijkstroken van de buurtspoorwegen alle comfort boden.

De voorlopige balans, opgemaakt per 1 oktober ter intentie van de lezers van « Onze Buurtspoorwegen », vermeldt dat 5.200.000 reizigers vervoerd werden van of naar de Wereldtentoonstelling, hetzij een gemiddelde van 31.000 reizigers per dag.

Het gemiddelde is natuurlijk zeer veranderlijk, daar men 's zondags tot 60.000 reizigers telde en op de dagen van grote toeloop zelfs de 120.000 werd overschreden.

Het initiatief, toegangsbiljetten voor de Wereldtentoonstelling te laten verkopen op de rijkstroken, was een uitstekende gedachte; inderdaad op 30 september hadden de agenten van de N.M.V.B. reeds 350.000 kaarten verkocht.

Alhoewel de resultaten hoger zijn dan in 1935 (4 miljoen 500.000 reizigers in het totaal) heeft men nooit het



Onze speciale Expo-diensten aan het Zuidstation te Brussel.

geheel van de voorziene rijkstroken (trams en autobussen) moeten inleggen, noch beroep doen op al de agenten, die werden aangenomen.

Deze vaststelling, die bewijst dat wij zelfs het hoofd konden bieden aan een eventueel grotere massa, mag voor de lezer geen aanleiding zijn om de inspanning van het personeel van Groep Brabant te onderschatten.

Om een denkbeeld te geven van de bedrijvigheid van onze diensten, wijzen wij er enkel op dat op een zondagavond aan het station van Benelux, per uur, 130 trams en autobussen vertrokken in verschillende richtingen.

Wij hopen in ons volgend nummer de definitieve statistieken te kunnen geven van de bedrijvigheid van de N.M.V.B. in verband met de Expo '58.



Onze bussen wachten op het vertrek in de Frankrijkstraat (Zuid).

## Bij onze vertegenwoordiger op de W.T.

Men heeft ergens geschreven dat een der meest gewaardeerde attracties op de Expo de verschijning was van de ...hostessen.

Sommige grote instellingen alhoewel gehecht aan de tradities, hebben deze nieuwe mode aangekleefd, maar de Buurtspoorwegen en de M.I.V.B. hebben voor het kiezen van vertegenwoordigers op hun respectievelijke stand de voorkeur gegeven aan mannen met een jarenlange ondervinding in hun beroep.

Einde september zijn wij Etienne De Couvreur gaan opzoeken, die gedurende 6 maand, honderd duizenden bezoekers heeft ontvangen in het motorrijtuig 10485.

— Hewel, zijt u hier de hostess ?

De Couvreur, een weinig verbluft, draait zich om en glimlacht als hij ons herkent. Hij draagt geen uniform in een of andere opvallende kleur zoals de meeste van zijn vrouwelijke collega's, maar hij is gekleed met de reglementaire stofjas van onze autobusbestuurders ; anderzijds draagt hij de kepi, versierd met twee sterren. De bezoekers schijnen « mensen van stiel » te verkiezen boven neofieten, hoe vriendelijk zij ook zijn.

— Hebt u ooit personaliteiten van vreemde vervoermaatschappijen moeten ontvangen ?

— Ja, zeker ; enkele leiders en ingenieurs van buitenlandse tramwegmaatschappijen hebben zich bekend gemaakt. Zij waren vol bewondering voor het geheel van onze stand.

— Wat was zaa de mening van de vreemde bezoekers ?

— Het waren vooral de Fransen, die het spijtig vonden geen buurtspoorwegnet te bezitten, zoals dat



Onder beschutting van het groen licht rijdt het mooie miniatuurtreintje (S.O.) veilig het enkel spoor op.

van de N.M.V.B.

— En de Amerikanen ?

— Ik moet u zeggen dat, wanneer zij vernamen dat het type S, geheel in onze werkhuzen werd gebouwd, zij mij bekeken met een ongelovige blik, maar ge kunt wel denken dat ik hen heb overtuigd. Zij waren het trouwens eens om de lof te maken van onze trams.

— Heeft men u wel eens moeilijke vragen gesteld ?

— Dat wil ik geloven. Gelukkig kende ik voldoende de mechanische werking van het motorrijtuig, maar soms heb ik de bezoekers toch verwezen naar de Directie en gaf ik hun eveneens het bijzonder nummer van « Onze Buurtspoorwegen ».

— Gij hebt daarvan ongeveer tien duizend exemplaren ontvangen ; waren zij tamelijk vlog uitgedeeld ?

— Ja, maar vergeet niet dat wij in de maand juni duizenden scholieren op bezoek kregen.

— En de brochure « Kent U de Buurtspoorwegen » ?

— Gemiddeld gebruiken wij er 700 à 800 per dag en op de zondagen tot 1.000.

— Werd zij door de bezoekers gewaardeerd ?

— Zeer zeker.

— En het miniatuurtreintje ? Heeft het zich goed gedragen ? Voor zover wij tijdens onze bezoeken hebben kunnen vaststellen, was er steeds veel belangstelling.

— Het was natuurlijk de voornaamste attractie van onze stand en ik kan u verzekeren dat, van al de maquettes en miniatuurtreintjes, die ik in de Expo heb gezien, het type S het regelmatigst werkte.



Het busstation achter de ontvangthal.

# Het schilderen van richtingsfilmen voor trams en autobussen

met het procédé « Silk-screen »

Voor het aanduiden van het traject, dat afgelegd wordt door de rijtuigen van het gemeenschappelijk vervoer, worden verscheidene middelen gebruikt.

Gedurende vele jaren maakten de trammaatschappijen gebruik van een houten plaat, waarop gewoonlijk in het midden het nummer of de letter van de lijn werd vermeld, met links en rechts de namen van het vertrek- en eindpunt en deze van de voornaamste punten, aangedaan tijdens het traject.

Later kwam men er toe een reeks bestemmingen te schilderen op doeken van 0,95 m. tot 1,35 m. breedte. Op deze linnen band, die op- en afrolt door middel van een kleine kruk, kunnen tot 25 lijnnummers worden verzameld. Maar het aanbrengen der gegevens op het doek vergde steeds veel tijd, daar het werk met zorg dient uitgevoerd.

Elke Groep heeft zijn eigen werkwijze. De laatste jaren werd in Jumet een apparaat gebruikt dat toelaat te werken met een schilderpistool. De op het doek geplaatste letters zijn van metaal.

Te Kuregem hield men zich aan het klassieke dopsysteem op uitgesneden letters; maar sinds enkele tijd wordt er een nieuw procédé toegepast, in het Engels genaamd « Silk screen » (scherm van zijde). Deze methode toont gelijkenis met het stencil-procédé in de dactylografie.

Allereerst wordt een zijdestof met uiterst fijne mazen op een houten raam gespannen; indien men dan de zijdestof op een oppervlak drukt en er door middel van een schraaptoestel verf over strijkt, komt er op het gekozen oppervlak een eenvormige laag verf te liggen, die door de bijna onzichtbare gaatjes van de zijde werd geperst. Wanneer men echter vooraf een deel der poriën van de zijde bedekt volgens een zekere tekening (letters bvb), dan zal de verf niet doordringen op deze plaatsen.

Deze uitleg werd ons verstrekt door de werkhuisoverste François Segers, die nadien aan de heer Thibaut, schilder, opdracht gaf een demonstratie te geven. Deze toonde ons

eerst de grondstof, een velletje celstof geplakt op doorschijnend papier. Wanneer de letters in kleur op het doek moeten voorkomen, worden zij uitgesneden met een fijn mes. Er dient met veel oplettendheid te werk gegaan en het mes met een lichte hand gehanteerd, daar de celstof voorzichtig moet verwijderd worden. Men drukt dan het model op de zijdestof en het doorschijnend papier wordt met aceton verwijderd.

Bijgaande foto, het zijderaad van een film van de lijn Brussel-Hut voorstellend, toont dat de plaatsnamen in het wit (kleur van het filmdoek), op een gekleurde achtergrond (rood) zullen verschijnen, en dat de in de celstof uitgesneden letter « E » gekleurd (zwart) op witte achtergrond (filmdoek) zal uitkomen.

Wanneer het raam op de gewenste plaats van het filmdoek is aangebracht, brengt men de verf op het schraaptoestel en trekt dit vervolgens over de zijde. De verf dringt door de zijde en het werk is af.

Eenmaal opgemaakt kan een kader met een bepaalde aanduiding altijd opnieuw dienen.

Onze zegsman wist te vertellen dat deze werkwijze een tijdswinst van 50 tot 80% bedraagt op de vroegere; bovendien gebruikt hij de papierresten voor allerlei andere teksten, die hij met hetzelfde procédé, op metalen platen aanbrengt.

Dagelijks komen in de schilderwerkplaats te Kuregem drie rijtuigen binnen om herschilderd te worden; thans vraagt het aanbrengen van de nummers van het rijtuig en van allerhande aanduidingen slechts een tiental minuten, daar waar dit werk vroeger met de hand moest gedaan worden.

In de nijverheid wordt silk-screen ook gebruikt voor het maken van aanplakbrieven, publiciteitspanelen, omslagen voor fonoplaten...

Het wordt ook aangewend op aarde- en gleiswerk en in andere zeer verschillende domeinen.



Een raam, met de uiterst fijne zijdestof en de letters, klaar voor het gebruik.



Het raam werd op de witte linnenband (richtingsfilm) gedrukt en de schilder brengt verf op de rubberband van het schraaptoestel.



Met één beweging drukt de arbeider de verf door de mazen van de zijdestof.

# BINNEN IN HET ATOMIUM

Het buitenzicht en de voornaamste karakteristieken van deze machtige constructie zijn voldoende bekend door het publiek.

Daarentegen werden weinig bijzonderheden verstrekt over de inwendige schikkingen. In het tijdschrift « Gulf News » verscheen een zeer merkwaardig artikel over het inwendige van het Atomium, van de hand van de heer A. Waterkeyn, civiel-ingenieur, en bouwer van het Atomium. De N. V. Gulf Oil verleende ons welwillend toelating dat artikel in ons tijdschrift over te nemen.

De negen bollen met een middellijn van 18 m. zijn, zoals bekend, verbonden door buizen met een lengte van 29 m. en een middellijn van 3 m., die de ruggegraat van de kubus vormen; de diagonale buizen hebben een lengte van 23 m. en een middellijn van 3,30 m. Die afmetingen geven een denkbeeld van de beschikbare ruimte in het inwendige van het Atomium, wanneer men daarbij in oenschouw neemt dat de bollen minstens twee verdiepingen tellen; elke verdieping vormt een betrekkelijk ruime zaal, die een groot aantal bezoekers kan bevatten.

De bollen hebben een bekleding van glanzend aluminium dat de warmtegevende zonnestralen terugkaatst; de luchtverversingsinstallatie in elke voor het publiek toegankelijke bol aangebracht, houdt de temperatuur op het vereiste peil.

Het restaurant in de bol van de top (bovenste helft van de bol) kan aan ongeveer 160 personen plaats bieden; het cirkelvormig aangelegde panorama op de verdieping beneden het restaurant kan ongeveer 200 personen bevatten. De ruimte in de onderste vijf bollen is zó, dat er 400 personen plaats kunnen vinden.

De cijfers wijzen uit dat het totaal aantal personen dat zich gelijktijdig in het Atomium kan bevinden 2.400 bedraagt voor de zes toegankelijke bollen. Daarnaast kunnen zich nog 600 personen op de roltrappen en trappenhuizen en op de trappen der aangebrachte voetstukken bevinden.

Drie bollen van het Atomium zijn voorzien van ramen met plexiglas, ongeveer 6 mm. dik; de speciale vorm der vensters houdt verband met de bouw in bolvormige driehoeken die ik heb toegepast voor 't bekleden der bollen met aluminium. De nachtverlichting van het Atomium laat heel goed de achtenveertig bolvormige driehoeken uitkomen, die door negen grote cirkels, die zich op de bol op symmetrische wijze splitsen, gevormd worden.

De hele bouw van het Atomium is uit de aard der zaak in metaal uitgevoerd: het geraamte is van staal, de bekleding der bollen van aluminium, de vloeren zijn van metaal maar met licht beton overdekt.

De constructie is zo gerieflijk mogelijk gemaakt ten behoeve van de bezoekers. Het geluid is tot een minimum beperkt door het aanbrengen van vloeren bekleed met rubber of plastic over het licht beton heen. De naden in de aluminiumbekleding, gecombineerd met het gebruik van rubber bij wijze van verbinding tussen de bekleding en het secundaire geraamte van staal, draagt er eveneens toe bij het geluid tot een zeer aangename peil te beperken.

Bij het vermelden van die enkele bijzonderheden over het Atomium, verheugt het mij hulde te mogen brengen aan allen, die aan die heel speciale constructie hun medewerking verleenden, een constructie die duidelijk de mogelijkheden van de moderne techniek in het licht heeft geplaatst.

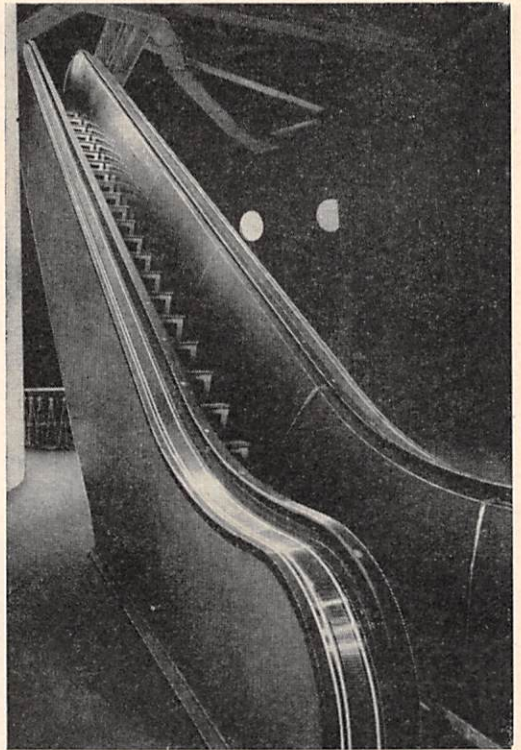
Het Atomium is het symbool van de tijd waarin wij leven en de wetenschappelijke medewerkers hebben onze kennis van de structuur van de stof verdiept. Zij hebben het bewijs geleverd dat die stof gecondenseerde energie is die — indien de mensen het willen — kan worden aangewend voor het welzijn van onze beschaving, die de spil van de in dienst der mensheid gestelde techniek vormt.

Mijn vurigste wens bij het ontwerpen en de uitvoering van het Atomium was, dat dit in de geest der jongeren die het zullen bezoeken, de lust voor de technische beroepen of voor wetenschappelijke speurarbeit moge aanwakkeren.

Indien deze wens zich verwezenlijkt, geloof ik dat alle inspanning die hij vereiste om op 17 april 1958 klaar te zijn, niet vergeefs is geweest.

Constructie van een der bollen

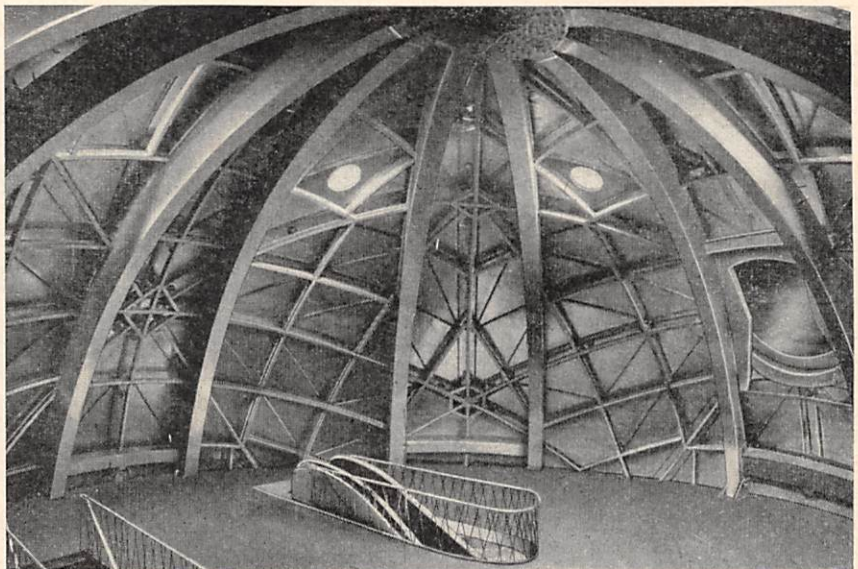
(Foto's Beatic)



Een van de roltrappen



In de buizen met een doormeter van 3 m. maken brede trappen het afdalen van de bezoekers gemakkelijk.



# Lichtsignalen ten behoeve van het verkeer

De lichten van de signalen ten behoeve van het verkeer hebben de volgende betekenis :

a) Bij het stelsel met drie kleuren betekent :

— Rood licht : dat het signaal niet mag voorbij gereden worden ;

— Groen licht : dat het signaal mag voorbij gereden worden.

Geel licht : wordt slechts na het groen gebruikt, terwijl het rode licht in de andere richting blijft branden. Het betekent : dat het signaal niet mag voorbij gereden worden, tenzij de bestuurder bij het aangaan van het gele licht het signaal zo dicht benaderd is, dat hij niet meer op voldoende veilige wijze kan stilhouden.

b) Bij het stelsel met twee kleuren betekent :

— Rood licht : dat het signaal niet mag voorbij gereden worden ;

— Groen licht : dat het signaal mag voorbij gereden worden.

Het rode licht dat verschijnt terwijl het groene licht blijft branden heeft dezelfde betekenis als het gele licht bij het stelsel met drie kleuren.

Een naar rechts of naar links wijzende horizontale

groene pijl, die tegelijk met het rode licht brandt, betekent bij het ene en het andere stelsel, dat het signaal mag voorbij gereden worden om, naargelang de richting van de verlichte pijl, rechts of links af te slaan, op voorwaarde de gebruikers, die zich op de zijweg bevinden te laten voorgaan.

OP HET WEGDEK AANGEBRACHTTE TEKENS

De loop van de weg waarop de bestuurders voorrang van doorgang hebben, mag op het kruispunt worden voorgesteld door een doorlopende dubbele witte streep, die de aslijn van de rijbaan aanwijst en door een dubbele gele streep, die de fictieve of werkelijke rand van de rijbaan aanwijst.

VERKEERSTEKENS

De verklarende tekst van het teken n<sup>o</sup> 2 (rode driehoek met zwarte pijl) werd vervangen door de volgende : kruispunt waar de bestuurder, die op de van dit teken voorziene weg rijdt, voorrang van doorgang heeft.

De verklarende tekst van het teken n<sup>o</sup> 3 (rode driehoek met zwart kruis) werd vervangen door de volgende : kruispunt waar de bestuurder de doortocht moet verlenen aan deze die van rechts komt op de weg die hij gaat naderen.

## Bij de opruststelling van een gekend figuur te Merksem

Op 28 juni jl. vond, in de eetzaal van de werkhuisen van Merksem, een intieme plechtigheid plaats, ter gelegenheid van het op rust gaan van een populair figuur uit de Groep Antwerpen, dhr **Jaak Vidal**, werkhuis-overste.



Jaak VIDAL

Deze viering werd bijgewoond door dhr Vermeire, Gewestelijk Directeur, dhr Cuvelier, Technisch Inspecteur, zijn onmiddellijke overste, en door alle werkmeesters, bedienden en brigadiers van de dienst. Nadat de loopbaan van de « chef » in herinnering was gebracht, werden hem, bij borrel en sigaar, enkele geschenken overhandigd.

Jaak Vidal trad op 18-jarige leeftijd (29-1-1912) in dienst van de maatschappij « Vicinaux Anversois » te Merksem-IJskelder. Hij werd op 1 januari 1922 brigadier benoemd van de dienst onderhoud der stoomaanhangwagens. Op 31 december 1922 werd hij overgeplaatst naar de stelplaats van Merksem-Oude Barreel, teneinde er het onderhoud van het elektrisch materieel in de nieuw opgetrokken gebouwen te verzekeren.

Op 1 januari 1943 benoemd tot meestergast werd hij tot werkhuis-overste eerste klas bevorderd op

1 januari 1948. Het is in deze hoedanigheid dat hij op 1 juli 1958 op pensioen ging, na meer dan 47 jaar trouwe dienst aan de N.M.V.B.



## Onze oudste oprustgestelden

Men zal zich herinneren dat wij in een vorig nummer, in een bijdrage gewijd aan de oudste oprustgestelde agenten van de Buurtspoorwegen, ons inzicht kenbaar maakten, Mevr. Wed. Martens, te gaan gelukwensen ter gelegenheid van haar honderdste verjaardag.

Wij hebben van ons voornemen moeten afzien daar de naastbestaanden van Mevr. Martens terecht oordeelden dat iedere emotie haar nadelig zou zijn.

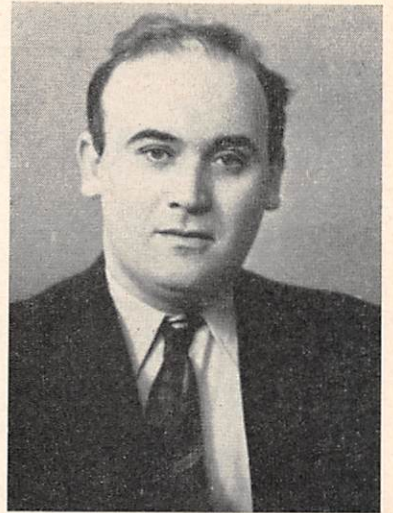
In elk geval wensen wij nog vele jaren aan onze honderdjarige.

Zijn steeds goed humeur, zijn dienstvaardigheid en zijn rechtschapenheid zullen steeds bijblijven. Moge hij nog lang genieten van een welverdiende rust.

*Een kunstenaar van bij ons :*

# Leon LECOMTE

*een merkwaardig portretschilder*



Léon LECOMTE.

De lof van onze schilders moet niet meer gemaakt worden. In alle musea van de wereld worden de meesterwerken van Rubens, Van Dyck, Jordaens en zoveel anderen bewonderd. Ook onze moderne kunstenaars met het penseel bezetten ereplaatsen in de rij der groten.

De talrijke tentoonstellingen van schilderwerken, die gans het jaar door plaats hebben in de voornaamste steden van ons land, zijn een sprekend bewijs van de bloei van de schilderkunst.

Een van de velen, die hun vrije uren besteden aan deze kunstuiting, is de heer Leon Lecomte, in dienst getreden bij de Buurtspoorwegen in 1946 en werkzaam in de schilderwerkplaats te Eugies.

Het is een grote sympathieke kerel, vader van een groot gezin van vier jongens en een meisje.

Terwijl wij ons samen naar zijn woning te Frameries begeven, gelegen in een groep mooie huizen, omgeven door een tuintje, vertelt hij ons dat zijn ouders — zijn vader was mijnwerker — zich zware offers hadden getroost om hem toe te laten gedurende 7 jaar de cursussen te volgen aan de academie van Bergen.

Hij had er als professors, de schilders Marius Carion, Anto Carte en Leon Buisseret en volgde er niet alleen de tekencursus en de klas der schilderkunst, maar wilde zich eveneens bekwalen in de hout- en marmerbewerking.

Lecomte wist ons te vertellen dat hij betrekkelijk weinig werken bij hem thuis had, daar hij er veel ten geschenke had gegeven en vooral omdat het aanschaffen van doeken, kaders, en schildergerief een financiële inspanning vraagt die hij zich niet altijd kan getroosten, te meer waar de laatste jaren zijn gezondheid en de vergroting van zijn gezin bijzondere onkosten meebrachten.

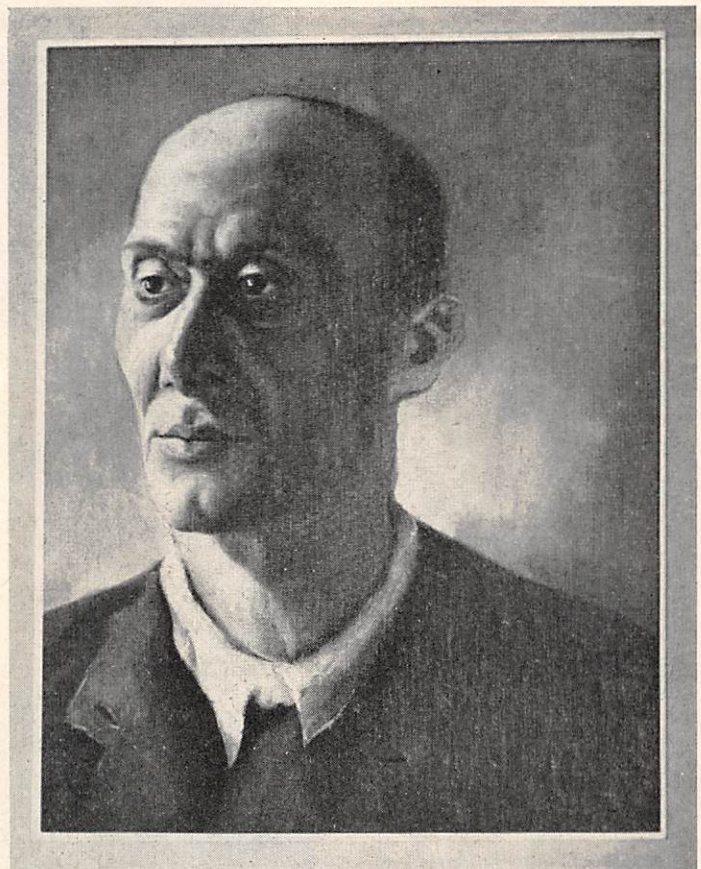
Bij het betreden van zijn woning werd onze aandacht terstond getroffen door drie portretten, van een uitzonderlijk gehalte. Wij waren er spoedig van overtuigd dat, indien Lecomte met succes stillevens kan schilderen, zijn gaven als portretschilder zeker uitzonderlijk zijn.

Een kop van een jong meisje en een van een jonge man, uitgevoerd met houtskool en in sepia verrassen door de levendigheid die zij uitstralen. Men voelt aan dat er iets méér is dan alleen de nauwkeurige toepassing van de aangeleerde academische regels,

die dikwijls leiden tot een te slaafs nabootsen van het voorwerp; Lecomte weet het onderwerp aan te pakken en het innerlijke weer te geven.

Na ons talrijke studies te hebben getoond, wil Lecomte ons ook bewijzen dat hij ook een ambachtsman is van eerste gehalte. Werkelijk zijn bewerkingen van hout en kunstmarmer tonen duidelijk in hoever zijn handigheid in deze kunst reikt.

Dit alles neemt niet weg dat onze agent uit het werkhuis van Eugies,



Een portret van zijn vader.



Studie uitgevoerd met houtskool en in sepia.

ongelukkig tot nog toe slechts bekendheid heeft verworven in een beperkte vriendenkring.

In dergelijke gevallen is er dikwijls een psychologische oorzaak en Lecomte is zeer zeker te bescheiden. Hij heeft een misprijzen voor bluf en voor de geest van arrivisme; dat ideaal ingegeven door zijn levensopvatting, draagt niet bij om zijn handelsgeest te ontwikkelen.

Wat er ook van zij, wij vragen aan Leon Lecomte zijn palet niet op te bergen, want indien hij moeilijke ogenblikken heeft gekend en soms ontmoedigd is geweest, toch zijn er steeds personen, die vertrouwen in hem stellen. Het valt niet te betwijfelen dat voor het beoefenen van zijn kunst hij behoefte heeft aan doeken en verf, maar wat hij vooral nodig heeft is zelfvertrouwen. Wie weet kunnen lezers van « Onze Buurtspoorwegen » hem hierin niet helpen.



Jong meisjeskop.

De N.M.V.B. stelt tentoon.

## « LE HAINAUT AU TRAVAIL »

De deelneming van de N.M.V.B. aan de tentoonstelling « Le Hainaut au Travail », die gehouden werd van 5 juli tot 14 september 1958, te Charleroi, werd in haar geheel toevertrouwd aan en uitgevoerd door een ploeg van het werkhuis van Jumet.

Deze merkwaardige verwezenlijking

verdient nader ter kennis te worden gebracht van het personeel. De bijgaande foto toont een elastische bogie, geplaatst op een spoorsectie; op het voorplan een signaalkast gebouwd in het werkhuis van Jumet en rechts veiligheidslichten van een spoorwegoverweg.



Algemeen zicht op onze stand.

## Nieuws uit de Groepen

### OOST-VLAANDEREN.

De N.M.V.B. exploiteert sinds 28 september een openbare autobusdienst Gent-Wetteren in vervanging van de gelijknamige elektrische lijn.

### WEST-VLAANDEREN.

Een nieuwe autobusdienst Oostende-Mijn werd sinds 1 juli ingericht.

### ANTWERPEN.

Sinds 1 juni wordt de elektrische lijn Keerbergen-Haacht (kerk) niet meer geëxploiteerd en vervangen door een autobusdienst.

In vervanging van de elektrische dienst Antwerpen-Broechem werd op 28 september een openbare autobusdienst in gebruik genomen.

### NAMEN-LUXEMBURG.

Sinds 28 september wordt de spoorautodienst gestaakt op de lijnen La Roche-Melreux en Vielsalm-Lierneux en vervangen door autobusdiensten.

### BRABANT.

Een openbare autobusdienst Geldenaken-Gembloers wordt sinds 1 juni in gebruik genomen ter vervanging van de spoorautodienst.

### LIMBURG.

Sinds 1 juni is volgende openbare autobusdienst in voege: Genk (Kerk)-As - Niel-bij-As - Opoeteren - Neeroeteren - Maaseik, met uitbreiding naar Genk (Oud Station) - Winterslag - Opglabbeek.

### LUIK.

Sinds 22 juli wordt een openbare autobusdienst geëxploiteerd in aanvulling van de elektrische dienst op de lijn Luik - Bitsingen - Riemst.

# PERSONALIA

## GEBOORTEN

### HOOFDBESTUUR

MARC bij de h. GOOVAERTS Jan.  
BERNARD bij de h. MAREE A.

### LIMBURG

YVO bij de h. BERVOETS Emiel (Schaffen).  
JOHAN bij de h. STALMANS Ferdinand (Beverlo).  
PAUL bij de h. PINXTEN Gerard (Bree).  
MARIA bij de h. NOBEN Gerard (Rijkhoven).  
LILIANE bij de h. DUPAE Jozef (Engelmanshoven).  
MARINA bij de h. LAMBRIJGS Leopold (Kuringen).  
EVELINE bij de h. GEUNS Pierre (Peer).  
ERIK bij de h. VANDORMAEL Firmin (Diepenbeek).

### WEST-VLAANDEREN

JEAN-PIERRE bij de h. DEWITTE Maurice (Veurne).  
MARIE-ANNE bij de h. LANCKRIET René (Zwevezele).  
MICHELINE bij de h. LOUAGE Gerard (Kortrijk).

### OOST-VLAANDEREN

JEAN-MARIE bij de h. MEULENYZER O. (Schelderode).  
BETSY bij de h. HEIRWEGH Roger (Hamme).  
ASTRID bij de h. VERMEIRE André (Hamme).  
MARC bij de h. PEIRSMAN André (Merelbeke).  
STEFAN bij de h. MICHIELS Gustaaf (Hamme).  
CATHERINA bij de h. GEVAERT Eric (St-Niklaas).  
MARIE-ROSE bij de h. VENNEMAN Raymond (Smetlede).  
KURT bij de h. DECORTE Karel (St-Niklaas).

### ANTWERPEN

RITA bij de h. VAN STAHEY Willem (Brasschaat).  
RIA bij de h. PHILIPS Constant (Zandvliet).  
BERNADETTE bij de h. TEUNKENS Fr. (Oud-Turnhout).  
ERIC bij de h. STRUYF Jaak (Stabroek).  
PETRUS bij de h. VAN OERS Aloïs (Schoten).  
ROGER bij de h. DOCKX Aloïs (Hoogstraten).  
KAREL bij de h. VAN BREDA Karel (Lier).  
ROGER bij de h. REYPENS Frans (Zandhoven).  
MARIA bij de h. VAN DER EYCKEN Frans (Vosselaar).  
ANDRE bij de h. VAN DE POL Frans (Brecht).  
GERDA bij de h. HOEFNAGELS Pieter (Merksem).  
FRANK bij de h. VAN DE VELDE Michel (Merksem).  
ARSENE bij de h. DE SMET Frans (Schoten).  
INGRID bij de h. DE WINTER Pieter (Merksem).  
GODELIEVE bij de h. VAN LOOVEREN G. (Schildel).

### BRABANT

WILLY bij de h. DE SAEGER Joseph (Schepdaal).  
THIERY bij de h. BOLLAERTS R. (Tourinnes-la-Grosse).  
YVES en MARC bij de h. ROUSSEAU Marcel (Brussel).  
PIERRE bij de h. PANNUS Joseph (St-Pieters-Leeuw).  
MARLEEN bij de h. PAUWELS Petrus (Bekkerzeel).  
GILBERTE bij de h. SLUIYS Victor (Beersel).  
CELINE bij de h. BOGAERTS Frans (Grimbergen).  
CATHERINA bij de h. PROVOOST A. (Strombeek-Bever).  
THERESE bij de h. LECLERCQ Willy (Monstreux).  
PATRICK bij de h. JACOBS Jan (Beigem).  
HENNIE bij de h. VUYLSTEKE R. (Strombeek-Bever).  
IVO bij de h. HAINE Herman (Blanden).  
MARIE-ANNE bij de h. LEEMANS Leopold (Asse).  
RUDI bij de h. ROELANTS Remi (Beigem).  
CONRAD bij de h. BOTTU René (Anderlecht).  
ROGER Remy bij de h. BAMS Modeste (Kessel-Lo).  
WILLY bij de h. LIMBOURG Jozef (Anderlecht).  
WILLY bij de h. POTOMS René (Humbeek).  
FRANCIS bij de h. LANGHENDRIES Karel (Anderlecht).

## HUWELIJKEN

### LIMBURG

De h. NUYTS Frans met Mej. GEUKENS Maria.  
De h. MEEKERS Jozef met Mej. LISMONT Rosa.  
De h. KARREMANS Willy met Mej. BENS Marie-Louise.  
De h. VAN BAEL Louis met Mej. ASSEN Nelly.  
De h. JACOBS Raymond met Mej. THEYS Henrica.

### OOST-VLAANDEREN

De h. VAN BRITSOM Aloïs met Mej. HOENS Suzanne.  
De h. MESSAGIE Leopold met Mej. VERGAUWEN M.  
De h. CLAEYS Roger met Mej. VANDENBROUCKE A.  
De h. DERYCKE Omer met Mej. VAN HERZEELE Anny.  
De h. DE WILDE Gerard met Mej. VAN CAUTER J.  
De h. MAES André met Mej. DE CLERCQ Rachel.  
De h. BYOSIERE Oscar met Mej. BLONDEEL Romanie.  
De h. PEELMAN Marcel met Mej. WAUTERS Jeannine.  
De h. VANDENSTEEN Achiel met Mej. VINCK Paula.

### ANTWERPEN

De h. STAQUET Alfons met Mej. CEUPPENS Angelina.  
De h. VAN BECKHOVEN Ludo met Mej. E. RAEY-MACKERS.  
De h. DAEMS Jan met Mej. ORIS Paula.  
De h. DUYYS Jozef met Mej. GEUIENS Virginia.

### BRABANT

De h. CLOETS Felix met Mej. VAN SCHEPDAEL Elisa.  
De h. PEETERS Maurits met Mej. KERSSEBEECK S.  
De h. TONDEUR J. met Mej. DEVROEDE J.

## MOOIE LOOPBANEN



**Benaerens E.**  
Oost-Vlaanderen

Trad in dienst als paswerker, op 1 november 1910, in het werkhuis van Destelbergen. Werd brigadier benoemd in 1929 en bereikte de ouderdomsgrens op 1 juli jl.



**Olbrechts G.**  
Brabant

Hij trad in dienst, op 13 augustus 1913, als ontvanger in de stelplaats van Wemmel bij Brussel, waar hij gans zijn loopbaan doorbracht.



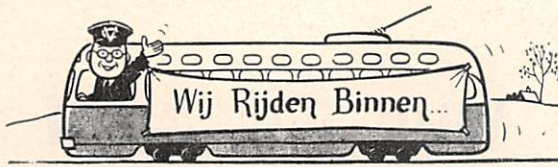
**Biname A.**  
Luik

Als ontvanger in dienst getreden op 15 september 1910 werd hij in 1934 controleur benoemd. Na 48 jaren dienst verlaat hij thans de stelplaats van Saint-Gilles (Luik).



**Vandevelde H.**  
Oost-Vlaanderen

Hij telt eveneens 48 jaren dienst. Hij begon zijn loopbaan op 28 februari 1910 als bediende. Hij werd achtereenvolgens rekenplichtige 2<sup>e</sup> en 1<sup>e</sup> kl. In 1927 werd hij als stelplaatsoverste 1<sup>e</sup> kl. naar Hamme gezonden waar hij 31 jaar verbleef.



## Oprustgestelde Agenten in de Groepen

Maanden juli - augustus 1958 Dienstj. Groep

VIDAL J., werkmeester 1 <sup>e</sup> kl. . . . .	46	Antwerpen
VERHULST A., machinist . . . . .	41	»
VAN CALSTER E., geleider . . . . .	40	»
LEFEVRE P., werkmeester 1 <sup>e</sup> kl. . . . .	39	»
SOENTJENS J., machinist . . . . .	34	»
BENAERENS E., brigadier . . . . .	43	Oost-Vl.
DE MEESTER A., ontvanger . . . . .	32	»
DE PUNT R., gesch. werkman 1 <sup>e</sup> kl. . . . .	24	»
PROSEE D., klerk 1 <sup>e</sup> kl. . . . .	42	West-Vl.
VAN EENOO E., koerman . . . . .	39	»
LEBLON H., baanwerker . . . . .	33	Henegouwen
DESOIL H., hoofdontvanger . . . . .	32	»
PAYEN A., ontvanger . . . . .	31	»
DEBOUGE L., hoofdontvanger . . . . .	33	Namen
HOYOUX J., gesch. werkman 1 <sup>e</sup> kl. . . . .	33	Luik
HESSEL J., baanwerker . . . . .	24	»
JACOLET J., baanwerker . . . . .	15	»
OLBRECHTS G., ontvanger . . . . .	40	Brabant
MOTET V., half-gesch. werkman . . . . .	34	»
MASSON V., el. geleider . . . . .	26	»
MEIRE M., manoeuvre . . . . .	25	»
THYS D., ontvanger . . . . .	21	»

## OVERLIJDENS

Het nieuws van het overlijden van de heer HENRI CLARINVAL, commissaris bij de N.M.V.B. voor de provincie Namen, kon niet meer vermeld worden in ons vorig nummer. De afgestorvene was nauwelijks 51 jaar.

Als lid van de Bestendige Deputatie van de provincie Namen maakte hij deel uit van verscheidene provinciale commissies en was hij Voorzitter van de Commissie voor de coördinatie van het vervoer.

Van maart tot mei 1958 zetelde de heer CLARINVAL eveneens in de Raad van Beheer van de N.M.V.B. als gevolg van het overlijden van de heer Sabbe.

Vermelden wij eveneens het overlijden, op 17 juli, van de heer W. COURTENS, Ere-Directeur-Generaal van de vroegere Maatschappij tot exploitatie der Buurtlijnen van Oostende en de Belgische Badplaatsen. Van 1920 tot 1952 leidde hij het buurtspoorwegnet aan de kust.

Aan zijn zoon, die tijdelijk deel uitmaakte van onze Algemene Dienst voor Veiligheid en Hygiëne, bieden wij onze oprechte deelneming aan.

Op 30 september vernamen de agenten van het Hoofdbestuur met verstomming het overlijden van Mevr. JACQUELINE CONNINCKX, echtgenote Verhasselt, waarvan wij het huwelijk hebben aangekondigd in het vorige nummer.

Er zal voortaan een opgeruimd gebouwtje ontbreken in het groot gebouw, waar zij sinds zes jaar werkte, en haar collega's van de mecanografie verliezen een liefvallige kameraad.

Nauwelijks vierentwintig jaar oud moest zij vaarwel zeggen aan het leven, op een ogenblik dat een gelukkige toekomst haar toelachte.

Wij bieden onze collega Robert Verhasselt en de beproefde ouders onze oprechte deelneming aan in de zware rouw, die hen treft.

## HERDENKINGSPLECHTIGHEID

Elk jaar herinneren wij, in het september-oktobernummer, aan het offer van onze collega's, die hun leven lieten in de beide wereldoorlogen.

Daar geen enkel oudstrijder van de oorlog 1914-1918 nog deel uitmaakt van het actief personeel van het Hoofdbestuur, wordt de traditie in eer gehouden door de oudgedienden van de laatste oorlog.

Te Brussel zal de erehal van het gebouw van het Hoofdbestuur, op 11 november toegankelijk zijn van 9 tot 13 uur. Te 10 u. 30 zullen de heer Directeur-Generaal en de vertegenwoordigers van de verscheidene personeelskringen een hulde brengen aan de gesneuvelden en gestorven agenten van de Maatschappij.

Een  
wedervaren  
van



## Controleur SPEURNEUS

SPEURNEUS : Als 't u belieft, ontvanger, hier uw ontvangstblad. Maar, apropos, van bladeren gesproken, ik zie dat op een goed zichtbare plaats een briefje in de vorm van een blad werd aangebracht om te herinneren aan de vallende bladeren.

BEST.-ONTV. : Ik moet zeggen dat het goed gevonden is; een blad in roestkleur met het woord « opgelet » er over. Het is suggestief en ik houd niet van nutteloze zinnen.

SP. : Het verwondert mij, zoiets van u te horen.

O. : En waarom? Ge hebt toch opgemerkt dat ik voorzichtig gereden heb op de laan, beplant met kastanjbomen.

SP. : Daarover gaat het niet, maar wel over de gewoonte te spreken met de reizigers.

O. : Dat zijn praatjes. Dat komt zeker van die kwatong uit de Statiesstraat he?

SP. : Stilletjes aan. Waar ik wil op wijzen is de neiging te antwoorden wanneer de reizigers U tijdens de rit aanspreken.

O. : Men overdrijft. Maar wat wilt ge, de rit is lang, soms vijftien kilometer, en dan is er weleens een reiziger, die mij zijn nood komt klagen of een slimme, die luidop afgeeft op de Maatschappij. En dan moet ik wel tussenkomen, vind ik.

SP. : Indien ik mijn goesting mocht doen, zette ik U in de wachtzaal en deed U 200 maal het artikel 20, alinea d, van het Algemeen Exploitatierglement afschrijven.

O. : Ik ga U verbazen chef. Ik ken uw artikel : « Gedurende de rit echter mag de bestuurder geen gesprek aanknopen en zal hij steeds naar de ontvanger of de treinoverste verwijzen ».

SP. : Daar ge zo goed het reglement kent, weet ge dus verdraaid ook goed dat de bestuurder, tijdens de rit, in geen geval mag antwoorden op de hem gestelde vragen; hij verzoekt beleefd de reizigers te wachten tot aan de stilstand van de autobus of van de tram. Houdt het U voor gezegd en denkt aan het spreekwoord « Spreken is zilver en zwijgen is goud ».

O. : Zeg, controleur, dan mogen wij de bestuurders gaan vergelijken met de Trappisten, die mogen ook niet spreken.

SP. : Ja, Broeder, maar slechts tot aan de volgende halte.

O. : Begrepen, chef.

# Het vervoer van wit zand

op een kleine buurtspoorlijn in Waals-Brabant.

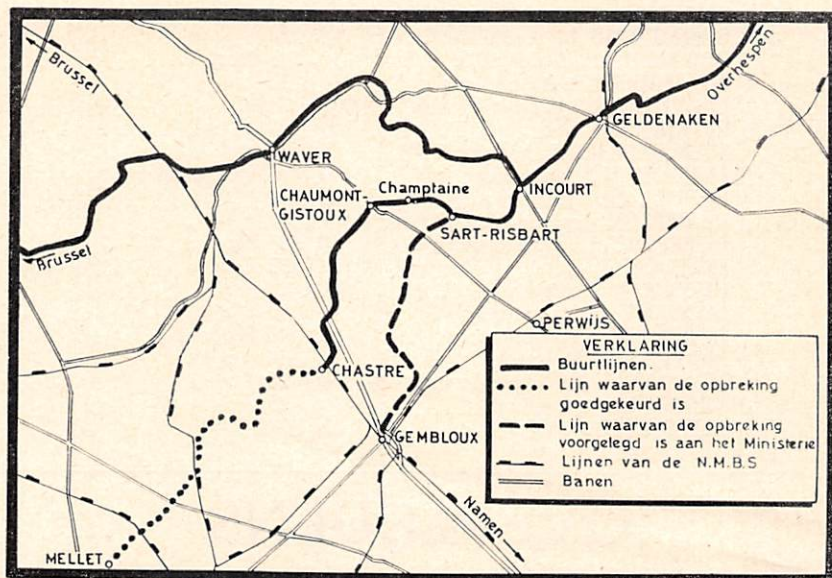
Men heeft meermaals gezegd dat Brabant in zijn landschappen een verkleind beeld weergeeft van gans het land; dit is geen eenvoudige stijlfiguur, want de verscheidenheid van haar schilderachtige oorden is waarlijk verbazend.

Doen wij de volgende proef: toont aan uw vrienden de twee foto's, die deze bijdrage illustreren en vraagt hun in welke streek van het land zij genomen werden. Zij zullen U waarschijnlijk spreken van de kust en van de Kempen.

Wel neen, deze twee zichten werden genomen op een dertigtal kilometer van Brussel, in Waals-Brabant, de streek gekend om haar mooie wandelingen.

De zandgroeven, sedert ongeveer een halve eeuw in exploitatie, zijn gelegen te Chaumont-Champtaine, op de buurtspoorweglijn Chastre - Incourt - Gembloux, die nog slechts in gebruik is voor goederenvervoer.

De lijn vertrekt aan het buurtspoorwegstation van Chastre, gelegen naast dat van de grote spoorweg op de lijn



Brussel - Namen. Het traject is zeer landelijk en wij passeren Perbais, Blamont, Nil-Hayette, Nil-St-Vincent. Van dit station af loopt het spoor bijna voortdurend door velden en weiden; voorbij Corbais en Corroy-le-Grand snijdt de lijn de grote baan Brussel - Waver - Perwijs ter hoogte van Chaumont-

Gistoux, een door de Brusselaars zeer gewaardeerd toeristenoord.

Van Chaumont-Gistoux naar de zandgroeven van Chaumont-Champtaine is er nog nauwelijks 800 m.; de lijn loopt door tot Sart-Risbart waar zij samenkomt met de buurtspoorweglijn komende van Gembloux. Sinds 1 juni 1958 werd de spoorautodienst op de lijn Geldenaken-Gembloux vervangen door een autobusdienst.

Nu wij de ligging van de zandgroeven kennen, gaan wij ze van meer nabij bekijken. De duinen van Chaumont-Champtaine, die het wit zand leveren, strekken zich uit over een lengte van meer dan 300 m. Evenals te Mol wordt het wit zand zeer gewaardeerd in de glasblazerijen en in de gieterijen.

Elke dag komen twee A.R.T.'s van Geldenaken om het zandvervoer te verzekeren. Zij nemen telkens vier wagens, die, door de kleine tractor behorende aan de zandgroeven, op het wisselspoor van Chaumont gebracht worden.

De eerste A.R.T. gaat door tot Chastre waar de wagens overgegeven



De zandheuveld van Chaumont-Champtaine.

worden aan een ploeg arbeiders, die de overlading doen op de wagens van de N.M.B.S. Vandaar vertrekt de spoorauto opnieuw naar Corbais met een zending ledige wagens. Gedurende die tijdsruimte heeft de tweede A.R.T. zijn wagens achtergelaten te Corbais en is intussen teruggekeerd naar de zandgroeven van Chaumont om een andere zending af te halen. Elke spoorauto doet aldus verscheidene reizen per dag.

Dagelijks wordt gemiddeld 200 ton vervoerd, bestemd voor Jemeppe s/Sambre, Moustier s/Sambre, Poulseur en Mazy. Dat is echter veel minder dan in de jaren 1922-1930 wanneer te Chastre dagelijks 750 ton werd overgeladen.

De heer Detry, oprustgesteld stationschef van Chastre, was zo bereidwillig ons enkele bijzonderheden te verstrekken betreffende het zandvervoer. Het is rond 1905 dat de verbinding Godard en Pomarée te Chaumont-Champtaine werd in gebruik genomen; na enkele maanden



Een lading zand op weg naar het overladingsstation.

werd reeds 120 ton per dag verzonden naar de « Verreries de Lodelinsart » met overslag te Chastre.

Vóór de eerste wereldoorlog werden nog drie andere verbindingen aangelegd, een door de gebroeders Flemal, een ander door de maatschappij Gillard en een derde door de Glaceries Nationales d'Auvélais, die in 1909 een vergunning kochten van 8 hectaren te Gistoux-Garage en die alleen reeds 240 ton per dag vervoerden.

Na de oorlog 1914-1918 verdwenen de verbindingen van Flemal en Auvélais maar twee andere maatschappijen kwamen in hun plaats om de hoge duinen te ontginnen.

De verzendingen bleven op 750 ton per dag behouden tot in 1930; de wereld-

crisis drukte de productie op 400 ton per dag tot in 1935.

Tot dan toe werd het vervoer verzekerd door stoommachines van 27 T. Nadien werden belaste spoorauto's gebruikt.

Wanneer men zich aan de voet van de groeven bevindt, kan men zich moeilijk indenken dat hier reeds méér dan 50 jaar, dag na dag, tientallen wagens werden weggehaald, want de plaats is nog zeer schilderachtig en een bezoek waard.

Ook op het gebied van vervoer hebben zich grondige wijzigingen voorgedaan. De laatste personentram is uit de streek verdwenen en Chastre heeft zich geleidelijk ontwikkeld tot een centrum van autobuslijnen.



« Babette », de kleine locomotief.



In het paviljoen voorbehouden aan de pers op de W. T. deed het Verbond der Belgische en Luxemburgse Personeelsbladen, op een breed paneel, de grote verscheidenheid van de tijdschriften van zijn leden uitkomen.

# De Ontwikkeling van het buurtspoornet in de Antwerpse Polder en in de Voorkempen

De 50<sup>ste</sup> verjaring van het in dienst stellen van de eerste elektrische buurtlijn in de Groep Antwerpen lijkt een gepaste gelegenheid om een historisch overzicht te geven van de ontwikkeling van het buurtspoorwegnet in de Antwerpse Polder en in de Voorkempen.

Het was immers op de lijn Merksem (Oude Barreel) -

Schoten dat, in 1908, de eerste proefnemingen plaats hadden met elektrische tramstellen. Het was ook alleen in bovengenoemde streken, die bediend worden door twee vergunde lijnen van de N.M.V.B., nl. Antwerpen - Brasschaat - Grens en Uitbreidingen en Antwerpen - Zandvliet - Lillo, dat vóór de eerste wereldoorlog de elektrificatie van het Antwerpse net werd doorgevoerd.

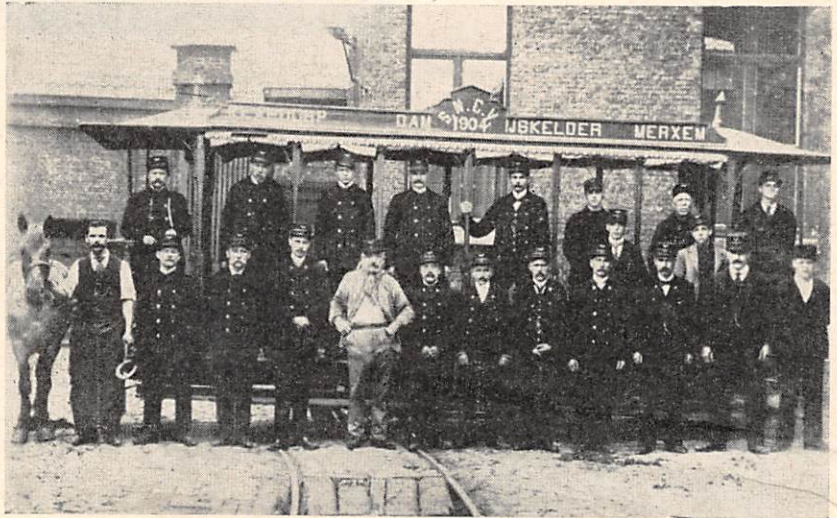
## ANTWERPEN - BRASSCHAAT - GRENS EN UITBREIDINGEN

### Baanvak Antwerpen - Merksem

Het baanvak Antwerpen (Klapdorp) - Merksem (Oude Barreel) werd sinds 1878 geëxploiteerd met paardentraction door de « S.A. Tramway du Nord d'Anvers ». Op 17 december 1886 werd echter besloten tot de overgave van de lijn aan de N.M.V.B. Deze overgave had plaats op 15 juli 1887 aan de « S.A. Tramway d'Anvers », voor rekening van de Nationale Maatschappij.

Een vergunning, toegekend door Koninklijk Besluit van 9 augustus 1887, verleende eveneens de toelating om met stoommachines door te dringen tot in de stad. Deze beslissing liet toe het spoor van 1,50 m. te brengen op 1,067 m. (1), zodat de trams van de lijnen Antwerpen - Zandvliet - Lillo en Antwerpen - Brasschaat - Grens en Uitbreidingen tot op de Paardenmarkt te Antwerpen konden rijden.

Daar de paardentraction niet meer voldeed aan de eisen van de tijd, stelde de Nationale Maatschappij reeds in 1897 voor de elektrische traction in te voeren. Het voornaamste verzet kwam echter van de stad Antwerpen, die niet toeliet, op haar grondgebied, een elektrische lijn met luchtnet te bouwen.



Ruim een halve eeuw terug !

### Baanvakken Merksem - Brasschaat en Brasschaat - Wuustwezel

De vergunning voor het baanvak Merksem (O.B.) - Brasschaat werd aangevraagd op 8 september 1885 en de lijn werd in exploitatie genomen op 20 juli 1887. De vergunning werd slechts verleend op 9 december 1887.

De verlenging van deze lijn tot Wuustwezel (Grens) werd toegestaan op 4 november 1889. De opening, op 3 januari 1890, stelde de grensgemeenten Wuustwezel en Loenhout in verbinding met de Antwerpse agglomeratie en had een aanzienlijke verhoging van de ontvangsten voor gevolg, vooral van het goederenvervoer.

Een Koninklijk Besluit van 3 oktober 1889 voegde de kapitalen samen van de drie voornoemde lijnen, die thans de naam krijgen van « Antwerpen - Brasschaat - Grens en Uitbreidingen ».

Van 1 januari 1891 af werd deze lijn, ten voorlopige titel geëxploiteerd door de maatschappij « Tramway du Nord d'Anvers », overgemaakt aan de « Antwerpsche Maatschappij voor den Dienst van Buurtspoorwegen » en aan de « Zuid-Nederlandsche Stoomtramweg Maatschappij ». Deze laatste maatschappij was reeds vergunninghoudster van de Nederlandse stoomlijn Breda - Belgische Grens, geopend op 15 mei 1890, en die de verlenging was van de Belgische lijn Antwerpen - Wuustwezel (Grens). Aldus kwam een rechtstreekse verbinding tot stand tussen Antwerpen en Breda.



De paardetram te Merksem.

(1) Deze spoorbreedte is het 1/1.000<sup>ste</sup> deel van een werst of Russische mijl.

De overeenkomst, bij deze gelegenheid gesloten, was zeer gunstig voor de aandeelhouders. Ten einde het vervoer van reizigers, reisgoed en goederen tussen België en Nederland te vergemakkelijken hadden de twee maatschappijen, door tussenkomst van de N.M.V.B., een contract gesloten voor de uitwisseling en het huren van hun tractie- en vervoermaterieel.

Dit exploitatiecontract werd opgezegd tegen 3 september 1907. Met het doel deze lijn samen te brengen met de lijn Antwerpen - Zandvliet - Lillo en met het oog op de elektrificatie van sommige baanvakken, werd onderhandeld met de N.V. « Compagnie Générale des Tramways d'Anvers », die vanaf bovenvermelde datum deze beide lijnen zal exploiteren. Hiervoor werd een filiaal gesticht onder de naam van « Les Vicinaux Anversois ».

De baanvakken Merksem (O.B.) - Brasschaat, Brasschaat - Brasschaat (Polygoon) en Brasschaat (Polygoon) - Wuustwezel (Grens) werden respectievelijk op 18 mei 1909, 15 juli 1912 en 23 december 1952 met elektrische tractie geëxploiteerd.

### Baanvak Merksem - Schoten

#### Eerste elektrificatie van het buurtspoorwegnet in het Antwerpse

Op 22 november 1889 werd voldaan aan de vergunningsaanvraag voor de lijn Merksem - Schoten, die reeds in dienst was sinds 1 april van hetzelfde jaar. De uitbreiding tot Schoten-vaart werd geopend in juli 1905 en de toestemming voor een laatste verlenging tot Schotenhof werd verleend op 7 november 1907.

Het is op deze lijn dat, op 31 mei 1908, de eerste proefnemingen met elektrische rijtuigen plaats hadden. Vanaf 21 juni werd een geregelde elektrische dienst verzekerd met in het rood geschilderde rijtuigen, vandaar de naam « Rode Tram ». Schoten was

destijds een druk bezocht vakantieoord voor vele Antwerpenaars.

Op 22 augustus van hetzelfde jaar werd de verbinding verzekerd met Merksem (Ijskelder), vertrekpunt van de lijnen naar de Poldergemeenten en van de lijn, met paardentraction, naar Antwerpen. Een paar weken later, op 6 september 1908, werd een rechtstreekse dienst, Antwerpen (Klapdorp) - Merksem - Schoten, ingericht. In 1907 was reeds een eerste elektrische tramverbinding tussen Merksem en Antwerpen in dienst, verzekerd door de stadlijn n° 3, geëxploiteerd door de « Compagnie Générale des Tramways d'Anvers ».

### Baanvak Merksem (Kleine Barreel) Marienburg - Putte

Als laatste baanvak van deze vergunde lijn blijft er nog Merksem (Kleine Barreel) - Sint-Marienburg (Hoogboom-Kruis) te vermelden. Een Koninklijk Besluit van 16 februari 1910 verleende de vergunning en de sectie werd in gebruik genomen op 5 augustus 1911 en rechtstreeks door elektrische trams bediend. Dat baanvak zal op 1 december 1928 verlengd worden tot Putte (Grens).

Bij de overname van de lijn door de N.M.V.B. omstreeks 1920, werden 11 rijtuigen van de « Rode Tram » overgenomen. Zij werden genummerd van 9635 tot 9645. Enkel de nummers 9635 tot 9638 zijn nu nog in dienst.

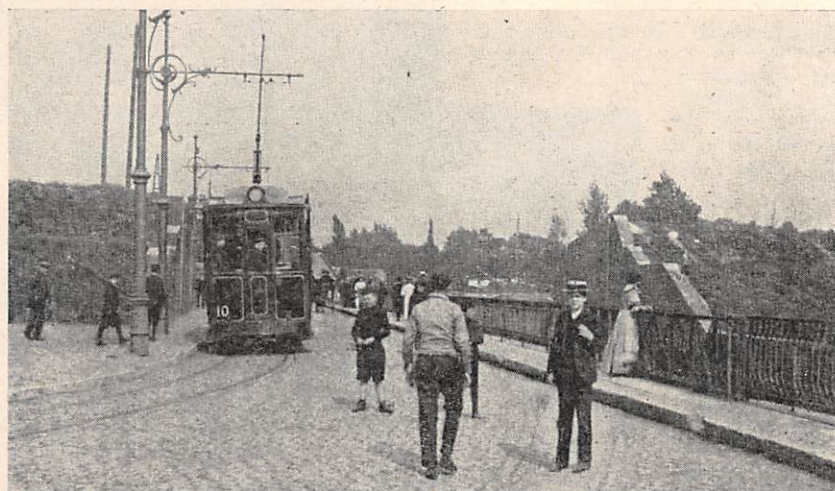
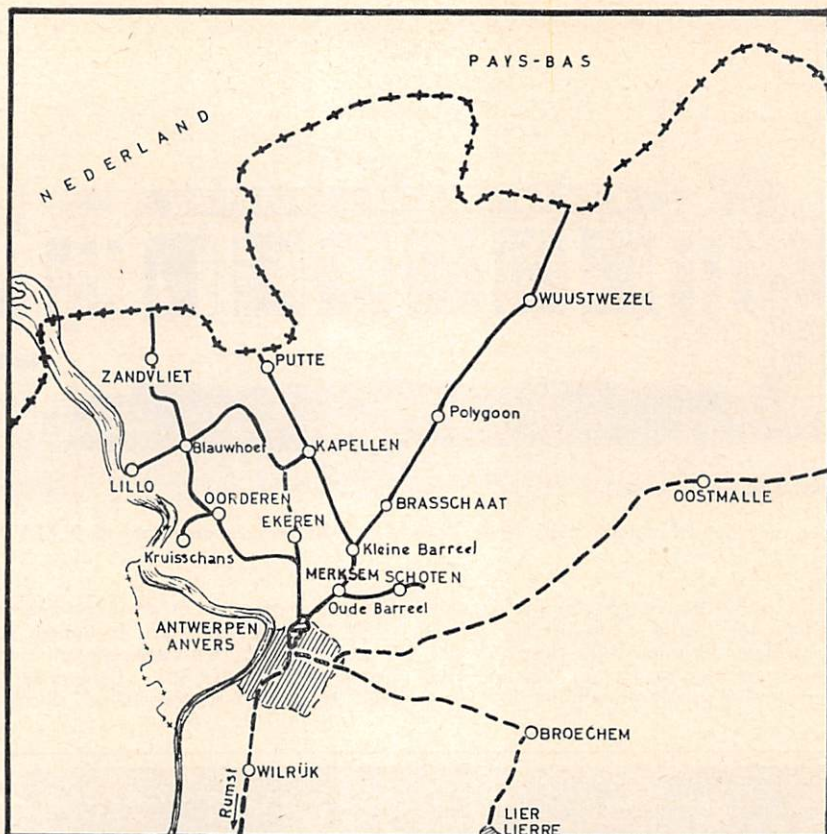
### ANTWERPEN - ZANDVLIET - LILLO.

De vergunning voor deze lijn, aangevraagd aan de Regering op 20 oktober 1885, werd toegestaan op 9 augustus 1887.

De sectie Merksem (Ijskelder) - Zandvliet (Grens) werd geopend op 4 september 1887 en de sectie Ekeren - Wilmarndonk - Lillo (Fort) op 1 oktober 1888.

Te Zandvliet gaf de lijn aansluiting met de lijn Zandvliet - Bergen-op-Zoom - Tholen (Nederland), geëxploiteerd door de Stoomtramweg Maatschappij « Antwerpen - Bergen-op-Zoom - Tholen ».

De vergunning voor de verlenging van de lijn tot Lillo-haven werd verleend op 28 februari 1892 en de opening had plaats op 22 juni 1892.



De rode tram op de nu verdwenen vesten tussen Merksem en Antwerpen.



Een omgebouwd motorrijtuig « Rode Tram » in 1920 overgenomen door de N.M.V.B.

De elektrificatie geschiedde in verscheidene stadia. Een eerste deel, Antwerpen-Ekeren (Dijk), werd in gebruik genomen op 19 juni 1927 en twee jaar nadien, op 18 november 1929, was

het de beurt aan het baanvak Ekeren (Dijk) - Oorderen. Op 4 januari en 3 mei 1931 konden respectievelijk op de secties Oorderen - Blauwhoef - Lillo (Haven) en Ekeren (Dijk) - Blauw-

hoef - Zandvliet, de eerste elektrische trams ingezet worden.

Op 18 juli 1932 werd een vertakking aangelegd naar de Kruisschanssluis, die sinds de laatste oorlog niet meer wordt geëxploiteerd. Op 1 maart 1934 werd de lijn Hoevenen - Kapellen, die de verbinding vormde tussen de lijnen Antwerpen - Zandvliet - Lillo en Antwerpen - Brasschaat - Grens en Uitbreidingen geopend.

Sinds een halve eeuw beschikt de bevolking van de Antwerpse Polder en de Voorkepen over een elektrisch buurnet van ruim 80 km. Daar waar op vele plaatsen van het land de spoordiensten de plaats moeten ruimen voor de autobus, bleef tot nog toe gans dat lijnencomplex onaangetaast. Deze talrijke lijnen, allen met een dichte frequentie, vervoeren nog steeds een massa reizigers van en naar onze handelsmetropool.

In het noorden van de provincie Antwerpen kan de N.M.V.B. nog steeds verwijzen naar een buurtspoorwegnet, uitgerust met modern materieel, dat ten zeerste voldoet aan de behoeften van deze tijd.

J.N.

## Vriendenkring Groep Antwerpen

### OP VAKANTIE AAN DE VOET VAN DE JUNGFRAU

Eens de Nationale Feestdag in het verschieft breekt voor de deelnemers aan onze jaarlijkse buitenlandse reis het ogenblik aan om hun koffers te pakken. Reeds weken van te voren werd er dit jaar over de reis gesproken, want het zou weer iets worden van de bovenste plank. Wie zou er trouwens niet enthousiast zijn bij de gedachte enkele dagen te kunnen doorbrengen in het wondermooie Zwitserland, te Wilderswil, gelegen in het enig kader van het Berner-Oberland, aan de voet van machtige Alpenreuzen.

Het eerste contact met onze verblijfplaats liet reeds de beste indrukken na en heeft het aangenaam verblijf in het « gasthof Bären » ongetwijfeld veel bijgedragen tot het welslagen van onze reis, dan moet toch vooral de nadruk worden gelegd op het onvergetelijk natuurschoon dat wij te zien kregen. Wie zal durven zeggen wat het meest werd gesmaakt? Was het de rit over de meer dan 2.000 m. hoge Süstenpas, met zijn meterdikke sneeuwwallen of de indrukwekkende Aareschlucht of de onstuimige Trumelbachfall of nog de heerlijke tocht door het massief van het Jungfrau-gebied? Vergeten wij ook niet te vermelden het Vierwoudstedenmeer, met Altdorf, Küsnacht en Luzern; de Blausee en Kandersteg; Montreux en Bern, met zijn typische straten en zijn berenkuil. Allen hadden wij ogen en tijd te kort om ten volle te kunnen genieten van al deze pracht.

Naast dat alles werd ons de gelegenheid geboden een opvoering van het aangrijpend « Willem Tell-spel » bij te wonen. De toeschouwers beleefden in dat machtig toneelwerk van Schiller opgevoerd in een prachtig natuurskader door mensen van de streek, de Zwitserse vrijheidsstrijd, die zich concentreert rond de legendarische figuur van Willem Tell. Niemand, die ooit in de omgeving van Interlaken verblijft, mag nalaten dat meesterwerk te gaan zien.

Zoals steeds kwam het afscheid veel te vlug; nog lang hadden wij willen vertoeven in het lieflijke Wilderswil, in het gastvrije « Bären », waar wij genoeglijke dagen hebben doorgebracht. Als blijvend aandenken schreven wij dan ook enkele regels in het gastenboek, « want in onze stoutste dromen, hopen wij er eens weer te komen ».

Neen, wij zeggen geen definitief vaarwel, maar nodigen alle deelnemers, met hun familie, en alle agenten uit de reis nog eens te beleven dank zij de filmen, opgenomen door de heer J. Keutgens. Op deze filmavond, die gegeven wordt op zondag 23 november, te 17 uur, in het lokaal « De Passer », Turnhoutse baan, 34, Borgerhout, worden ook reeds de eerste inlichtingen verstrekt betreffende onze « Jubileumreis naar Wenen » (1949-1959) van volgend jaar.



Aan het Willem Tell-gedenkteken te Altdorf.

## Het autobusstation te Hasselt

Na de oorlog is er in het buurtspoorwegnet een geleidelijke evolutie waar te nemen van de exploitatie per spoor naar de exploitatie over de weg. Onze lezers hebben in ons tijdschrift de verscheidene fases van deze structuurhervorming kunnen volgen.

Dezelfde redenen, die deze beslissingen hebben opgedrongen aan onze directie, hebben de N.M.B.S. eveneens verplicht in deze zin te reageren voor veel locale spoorlijnen. Dit was stilaan de oorzaak dat de straten, in de omgeving van het station te Hasselt, op sommige uren versperd werden door de zware wagens van de twee Nationale Maatschappijen.

Om deze belemmering uit de weg te ruimen werd besloten een parking voor autobussen aan te leggen in de onmiddellijke omgeving van het station van de N.M.B.S. Tot nog toe zijn er echter slechts genummerde kaaien voorzien, zodat er nog niet kan gesproken worden van een waar autobusstation zoals dat van Brussel-Noord.

Van het station te Hasselt vertrekken dagelijks 292 voertuigen (142 van de N.M.V.B. en 150 van de N.M.B.S.). Deze maatregel heeft toegelaten het stationsplein van Hasselt vrij te maken en de reizigers vinden nu zonder moeilijkheden het voertuig dat zij zoeken.

Ziehier de lijst van de autobusdiensten, die hun vertrek hebben aan het nieuw station :

### N.M.V.B. :

- Lijn 1 : Hasselt - Genk (Winterslag - Zwartberg - Waterschei).
- Lijn 1bis : Hasselt - Genk (Brug) - Winterslag.
- Lijn 2 : Hasselt - Zonhoven - Houthalen - Koersel - Beringen-Mijn.
- Lijn 2bis : Hasselt - Zonhoven (Hemmen) - Houthalen (Cité Meulenberg) - Houthalen (Mijn).
- Lijn 3 : Hasselt - Wimmertingen - Alken - Bergloon - Heers.
- Lijn 4 : Hasselt - Kortessen - Tongeren.
- Lijn 5 : Hasselt - Herk-de-Stad - Sint-Truiden.
- Lijn 6 : Hasselt - Beringen - Leopoldsburg.
- Lijn 8 : Hasselt - Diepenbeek - Genk - Bocholt.
- Lijn 22 : Hasselt - Houthalen - Meeuwen - Kleine-Brogel.
- Lijn 23 : Hasselt - Stokrooi - Bolderberg - Zolder.

### N.M.B.S. :

- Lijn 19 : Hasselt - Houthalen - Neerpelt - Achel - Hamont.
- Lijn 20 : Hasselt - Lanaken - Maastricht.
- Lijn 21a : Hasselt - Sint-Truiden - Landen.
- Lijn 35c : Hasselt - Tessenderlo - Diest.



Bij de inwijding van het nieuwe autobusstation.

## EERLIJK DUURT HET LANGST

Onder deze titel hebben wij in ons blad reeds een paar maal verwezen naar de eerlijkheid van onze agenten. Sinds het verschijnen van het vorig nummer werden ons door de Gewestelijke Directie van Limburg opnieuw vier feiten gemeld waarin de eerlijkheid van haar personeel wordt vastgesteld.

De heer Severi, Guillaume, vond op de autobuslijn Hasselt - Genk een briefentas inhoudende een geldwaarde van 5.640 frank.

De heer Raeyen, Frans, vond op de autobuslijn Tessenderlo - Geel een briefentas inhoudende een geldwaarde van 2.668 frank samen met verschillende waardepapieren.

De heer Daniels, Louis, vond op de autobusdienst Diest - Geel een handtas inhoudende een geldwaarde van 1.075 fr.

De heer Peeters, Marcel, vond op de autobusdienst Hasselt - Genk een geldbeugel inhoudende een geldwaarde van 1.320 frank.

Al deze voorwerpen werden aan de rechtmatige eigenaars terugbezorgd.

« Onze Buurtspoorwegen » maakt met genoegen melding van deze eerlijke daden van onze Limburgse agenten, die hen en ook onze Maatschappij tot eer strekken.

# De Veiligheidswedstrijd

STAND VAN DE PLOEGEN OP 31 AUGUSTUS 1958.

Vergeleken bij de uitslag van 2 maand geleden, daalde het percent ploegen, die méér dan 50 dagen zonder ongeval werkten, van 71 op 68 %.

Nochtans verbeterde de kwaliteit, want 55 % der ploegen staan voorbij de 100 dagen tegen slechts 46 % verleden maal.

Uitstekende resultaten vinden wij bij ANTWERPEN met 3 ploegen bij de 6 eerste in de algemene rangschikking. Wij citeren: 11 (Werkhuis Merksem),

7 (WW — LL Merksem - Blauwhoef) en 12 (Werkhuis Merksem).

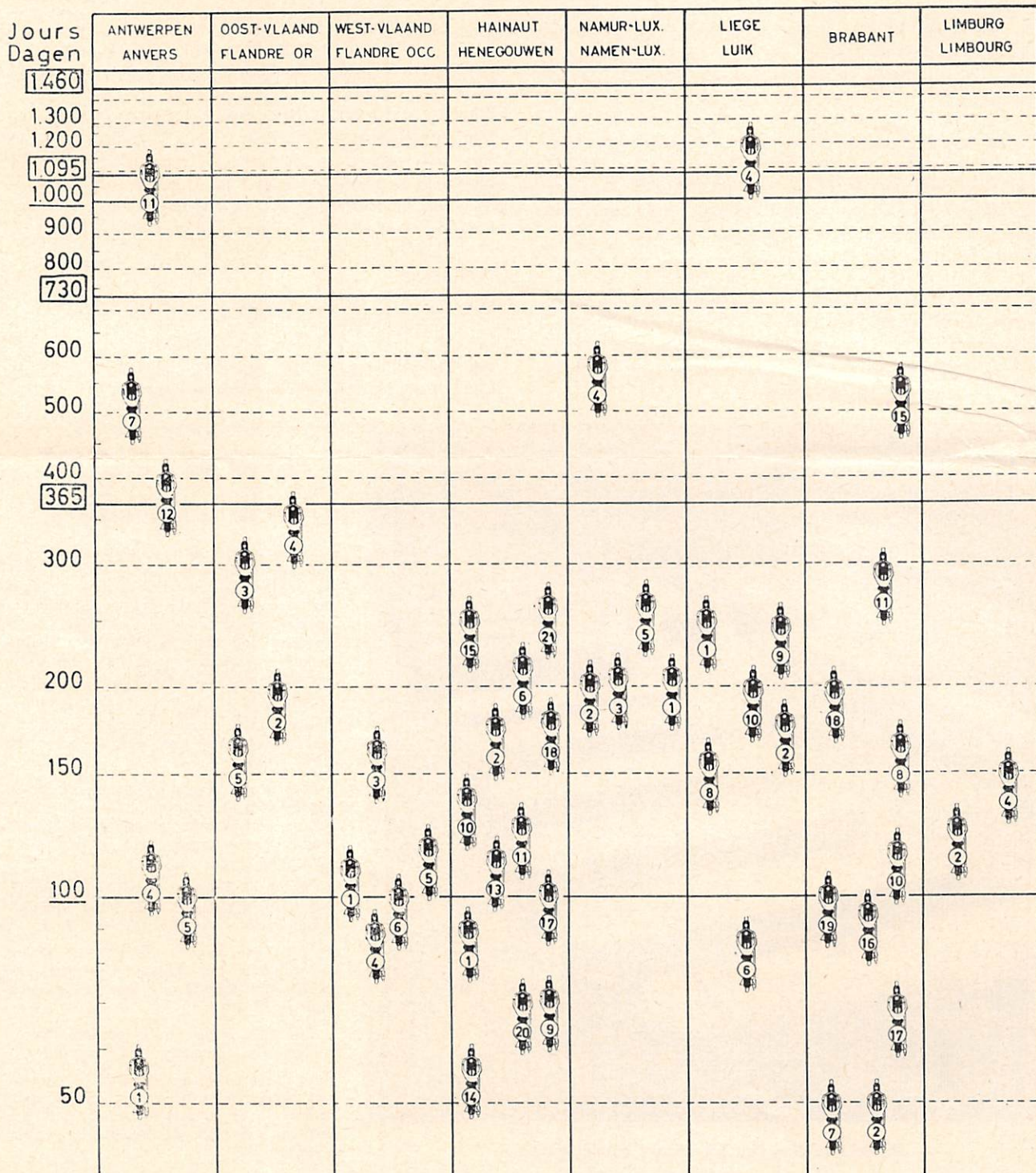
OOST-VLAANDEREN heeft 4 ploegen op de 5 in goede aanvalspositie. Ploegen 3 en 4 hebben zich reeds losgerukt uit het peloton, en ploeg 4 (WW — LL — Kleine Werkhuizen) rijdt nu op het ereveld.

Bijzonder vermeldenswaard is Groep NAMEN - LUXEMBURG. AL de ploegen zonder uitzondering, hebben achter kopman 4 de weg afgegrensdeld ter hoogte

van kilometerpaal 225. Bij LUIK eveneens ontbreekt NIEMAND op 't appel. Gele trui n° 4 kan dus gerust zijn.

HENEGOUWEN houdt de inspanning vol met 13 ploegen op 21. Met ploegen 15 (Werkhuis Kessel-Lo) en 11 (Brussel LL — O.S.) dingt BRABANT mee naar de beste plaatsen. Het uitvallen van de moedige ploeg n° 24 is spijtig, maar de competitie gaat verder.

De middelmatigheid van LIMBURG valt te betreuren.



# Een veiligheidssymbool

Bijgaande foto is een afbeelding van een tekening in waterverf, 0,90 x 0,62, ontworpen en getekend door de heer De Rey, Léon, meetkundig schatter in de Groep Antwerpen.

Het serpent, zinnebeeld van de ongevallen, sluipt in alle takken van de bedrijvigheid van de N.M.V.B.

Het baanpersoneel is voorgesteld door het spoor.

Het treinpersoneel door het schamelstel, op spoor.

Het autobuspersoneel door het wiel van een autobus (voorgond).

Het werkhuispersoneel door een aambeeld, hamer en sleutel.

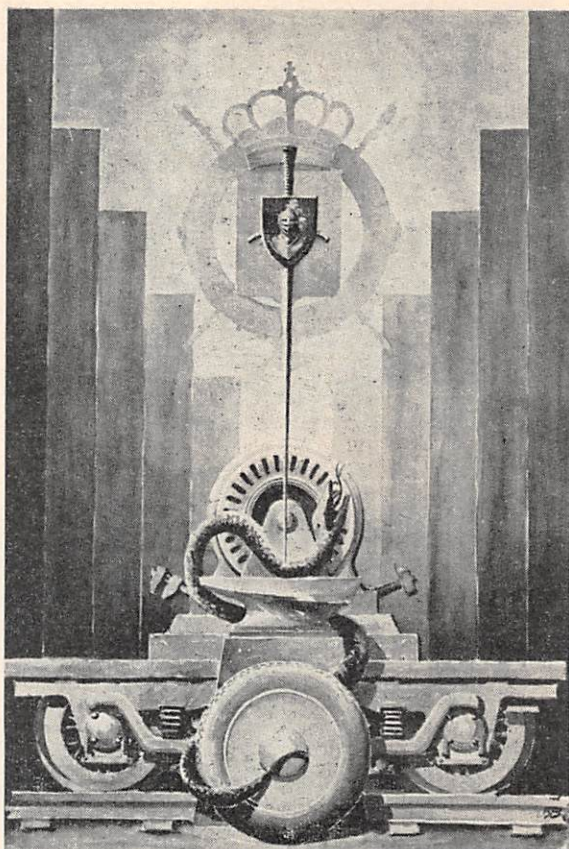
Het personeel van de elektriciteitsdiensten door een dynamo.

De slang wordt met behulp van een degen bestreden door de Veiligheid, zelf voorgesteld door een harnas.

Het Comité voor Veiligheid is gesteund door de patroon (voorgesteld door het blazoen van de N.M.V.B.).

De zijdelingse zuilen stellen het streven naar « hoger op » voor.

Wij wensen de ontwerper van deze merkwaardige



samenstelling — geslaagde uitbeelding van de strijd voor de Veiligheid van al de arbeiders — van harte geluk voor zijn werk.

## REDDENDE VEILIGHEID

### Een stuk metaal vloog tegen een veiligheidsbril

In het werkhuis te Oostende was de agent Boucquez Georges, bezig met het reñigen en effen maken van een zware amarilsteen. Hoewel reeds

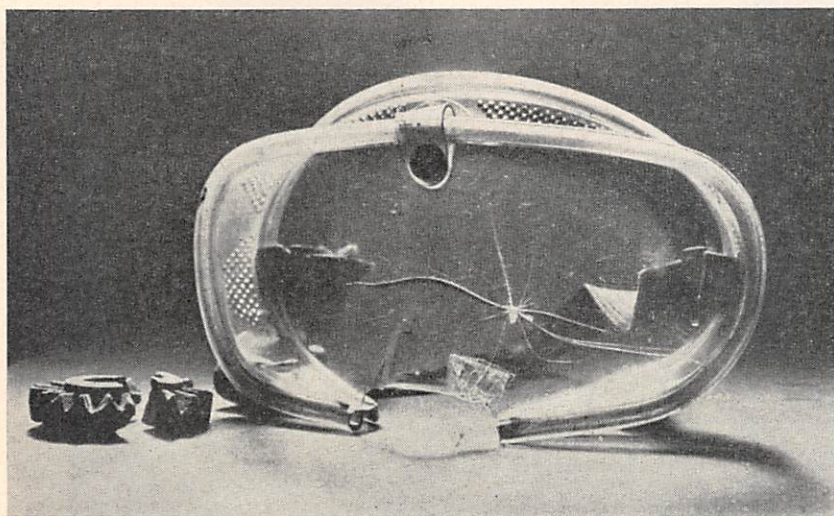
drager van een optische bril nam hij de voorzorg een veiligheidsbril op te zetten.

Om bovenvermeld werk uit te voe-

ren wordt gebruik gemaakt van een werktuig, vorkvormig van kop met in de opening twee naast elkaar lopende raderwieljtjes. Een stevig handvat van 25 cm. lengte, uit één stuk, met de kop verbonden, laat de werkmán toe de raderwieljtjes tegen de draaiende steen te drukken, hetgeen de bewerking van het effen maken van de steen voor gevolg heeft.

Op zeker ogenblik is een der wieljtjes in het midden doorgebroken en een der stukken vloog met geweld tegen het oogvlak van de bril, die stervormig verbrijzeld werd. Wij mogen met zekerheid zeggen dat, zonder zijn veiligheidsbril, de agent zeer ernstig aan het oog zou zijn getroffen.

Het ongeval was voor de plaatselijke dienst voor Veiligheid een aanduiding om het werktuig af te schermén met een kap, hetgeen het wegs�atten van gebroken stukken zal beletten.





Welke van de hierboven en hier-  
naast afgebeelde schoenen bieden,  
naar uw mening, de meeste beveili-  
ging?

« Belachelijke vraag », zult ge ant-  
woorden, wanneer ge die schoenen  
vergelijkt bij de veiligheidsschoenen  
hieronder.

Welnu, waarop wacht gij zelf om  
uw voeten afdoend te beschermen?

(Cliché's Univerbel.)

