

14^{de} JAARGANG — N° 81 — JULI-AUGUSTUS 1959



ONZE BUURTSPORWEGEN

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

Bij het afsterven van de heer J. DESCHUYFFELEER, Senator en Beheerder bij de N. M. V. B.

NAUWELIJKS een jaar na het overlijden van de heer V. Sabbe, werd op het Hoofdbestuur met ontsteltenis het afsterven vernomen van onze beheerder de heer Jozef Deschuyffeleer.

Sinds enkele tijd belette zijn ziekte hem deel te nemen aan de werkzaamheden van de Raad van Beheer. Helaas, op 21 juni jl. overleed hij in de ouderdom van 45 jaar, een weduwe en vijf kinderen achterlatend.

De heer Deschuyffeleer werd geboren op 15 juli 1913 te Laken en reeds op zestienjarige leeftijd nam hij actief deel aan de werking van de K.A.J.; gans zijn leven was doordrongen van een sociaal idealisme, dat hij altijd met veel energie heeft weten te verdedigen.

Bij het uitbreken van de oorlog was hij nationaal voorzitter van de K.A.J.; de gehechtheid aan zijn principes en aan zijn patriotisme was oorzaak dat hij door de Duitsers werd aangehouden en gedurende vier maand werd opgesloten in de gevangenis van Sint-Gilles.

Men zal zich nog herinneren dat na de oorlog het vliegtuig waarin hij had plaats genomen, op weg naar Montreal in gezelschap van verscheidene Belgische personaliteiten, te pletter stortte te Gander; hij ontsnapte aan de dood maar hem diende een been te worden afgezet.

Zodra hij enigzins kon, hernam hij zijn politieke activiteiten en in 1956 werd hij aangeduid als voorzitter van de Vlaamse vleugel van de Christelijke Volkspartij; bij Koninklijk Besluit van 1 april 1957 werd hij beheerder bij de N.M.V.B. benoemd en in 1958 werd hij tot senator gekozen.

Tijdens de vergadering van de Raad van Beheer, die op 7 juli te La Louvière werd gehouden, bracht de heer André, voorzitter van de Raad, in een improvisatie, hulde aan de persoonlijkheid van de heer Deschuyffeleer.

Na een laatste groet te hebben gebracht aan de nagedachtenis van de overledene, bood de heer André aan de weduwe en aan de familie de innige deelneming aan van de N.M.V.B.

Anti-stof operatie op de kustlijnen

Tijdens de laatste Algemene Vergadering bekleeg een schepene van Middelkerke er zich over dat de tramstellen steeds een dichte stofwolk achterlaten. De heer Directeur-Generaal beloofde hem, ten titel van proef, een speciale vrachtwagen, uitgerust voor het reinigen van de spoorgroeven en die thans op het net van Henegouwen gebruikt wordt, te zenden.

Het vraagstuk is natuurlijk niet nieuw. Inderdaad, het zand van de duinen, opgejaagd door de wind, zet zich vast in de spoorgroeven; door de wrijving van de wielen wordt het zand verpulverd en bij droog weder komt achter iedere tram een stofwolk te voorschijn.

De reinigingswagen spuit een straal water op de sporen. Het water bevochtigt het zand, dat dikwijls verhard is en aan de sporen kleeft. Een apparaat maakt het verharde zand los, dat vervolgens in een vergaarbak wordt gezogen, die aan de vrachtwagen is aangebracht.

Indien het nog niet de gewenste oplossing is, toch kunnen wij vaststellen dat er een zeer gewaardeerde verbetering is waar te nemen bij de doortocht van onze trams in de badsteden.

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 :

Nederlands : 6.800 ex. — Frans : 6.000 ex.

DE VOORPAGINA.

De verlofgangers, die aan de kust hun vakantie doorbrengen, zullen zeker de haven van Oostende hebben herkend, met links de twee torens van de S.S. Pieter en Pauluskerk en rechts de stompe torens van het zeestation.

De openbare vervoerdiensten aan de Kust

Enkele dagen vóór de aanvang van het badseizoen waren de journalisten door de heer ridder Pierre van Ootrijve d'Ydewalle, gouverneur van West-Vlaanderen en tevens erevoorzitter van de toeristische vereniging « Westtoerisme », uitgenodigd kennis te nemen van de activiteiten, gezamenlijk ontplooid door de N.M.B.S. en de N.M.V.B., om de toegang tot de kust te vergemakkelijken.

De heer Ver Elst, e.a. inspecteur bij de N.M.B.S., herinnerde in de loop van zijn uiteenzetting aan de verscheidene fasen, die sinds 1935 werden doorlopen voor de bediening van de kust en in het bijzonder van de westkust; gedurende het seizoen schommelt op het ogenblik de duur van de rit Brussel-Adinkerke tussen 1 h. 50 en 2 h. 24. Hij wees eveneens op de voordelen, toegekend aan de eendagstoeristen, die per trein toekomen te Knokke, Oostende, Blankenberge of te Adinkerke en die mogen vertrekken uit een N.M.B.S.-station naar keuze, na eerst een deel van de kust te hebben bezocht per buurtspoorweg.

De heer Valcke, hoofdingenieur van



Aankomst te De Panne van een tram komende uit Oostende.
(Foto Bazin.)



Op de kaai van de « halte » van de N.M.B.S. te Koksijde, levert een ontvanger van de Buurtspoorwegen vooraf reiskaarten af geldig op de autobussen.

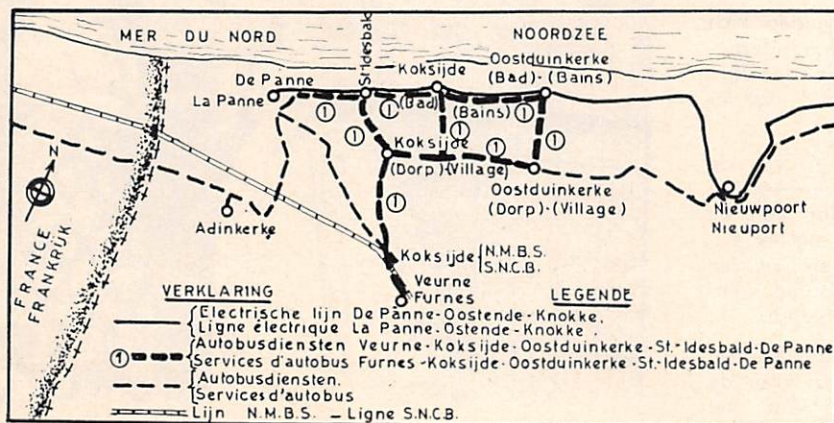
de Directie Exploitatie van onze Maatschappij, maakte aan de journalisten de voordelen kenbaar, die aan de toeristen geboden worden voor hun verplaatsingen van de ene naar de andere badplaats.

Hij herinnerde dat de bogiemotorrijtuigen van de lijn De Panne-Oostende gedurende het seizoen doorrijden tot Knokke, met een frequentie van 30 minuten in de maanden juli en augustus. Bovendien worden tijdens de zomer week-ends en op de dagen van grote toeloop snelle treinen ingelegd; deze gaan rechtstreeks van Oostende tot Nieuwpoort-stad en stoppen vervolgens in de voornaamste badplaatsen tot De Panne. De duurtijd van de rit bedraagt 50 minuten, wat toelaat de reis Brussel (Zuid) - De Panne af te leggen in 2 h. 14.

Wij gaan de uiteenzetting van de woordvoerder van de N.M.V.B. niet in bijzonderheden herhalen; iedereen weet trouwens dat er autobusdiensten bestaan, die de verbinding verzekeren tussen de stations van Veurne, Koksijde en Adinkerke met de badplaatsen Oostduinkerke, Koksijde, St-Idesbald en De Panne. Een autobus is voorzien bij de aankomst van al de treinen in deze stations.

Te De Panne bedient een intensieve autobusdienst, met een frequentie van 20 minuten het domein Meli.

Wij mogen dus terecht zeggen dat de N.M.B.S. en de N.M.V.B. het nodige hebben gedaan om bij te dragen tot het succes van het badseizoen 1959.



NAMEN

Poort van de Ardennen



Het gebouwtje van de Vereniging voor Vreemdelingenverkeer.

(Foto's Roels.)



Links het nieuwe, rechts het oude gebouw van de N.M.V.B.

Op de square Léopold te Namen, gelegen tussen de plaats van dezelfde naam en het stationsplein, heeft de Maatschappij in overleg met de stad Namen en met de N.M.B.S., een nieuw gebouw opgetrokken, naar de plannen opgemaakt door de technische diensten van het Hoofdbestuur.

Aan de ene zijde van de straat bevinden zich de burelen van het Vreemdelingenverkeer, ondergebracht in een soort villa met leidendak in dezelfde stijl als het nieuwe buurtspoorweggebouw, dat er recht tegenover staat.

Deze nieuwe constructie maakt deel uit van de aanleg van de square Léopold, die eveneens de oprichting voorziet van een autobusstation van de N.M.V.B. in gemeenschap met de N.M.B.S., na het slopen van de omheining van het station en van het vervallen gebouw, dat tot op heden gebruikt werd als bureel voor de abonnementen en wachtzaal.

Het nieuwe gebouw werd op 1 juli ingewijd. Het bevat in het voorste gedeelte : een lokaal voor de verkoop van dagbladen, een wachtzaal voor het publiek, met drie loketten voor het afleveren van

abonnementen, evenals een bureel voor de bewegingsoverste waar tevens de verkoop van ticketten aan de agenten geschiedt. Het achterste deel bevat de toiletten, een ontvangtbureel en een wachtzaal.

De faciliteiten, door dit aardig gebouwtje opgeleverd, worden ten zeerste gewaardeerd zowel door ons personeel als door onze klanten. De omheiningmuur, die wij rechts op de foto zien, evenals het oude gebouw van de buurtspoorwegen werd reeds afgebroken en aanstonds werd een aanvang gemaakt met de bouw van de kaaien van het nieuwe autobusstation van de N.M.V.B.-N.M.B.S.

De kwestie van het parkeren van de autobussen, gedurende de minder drukke uren, werd eveneens bestudeerd en zal eerlang een oplossing krijgen.

Dat nieuw gebouw strekt onze technische diensten tot eer daar het volledig aangepast is aan het decor van het stationsplein, waar gedurende het seizoen ontelbare buitenlandse auto's en autocars passeren, waartussen onze rode autobussen zich gezwind een weg weten te banen.

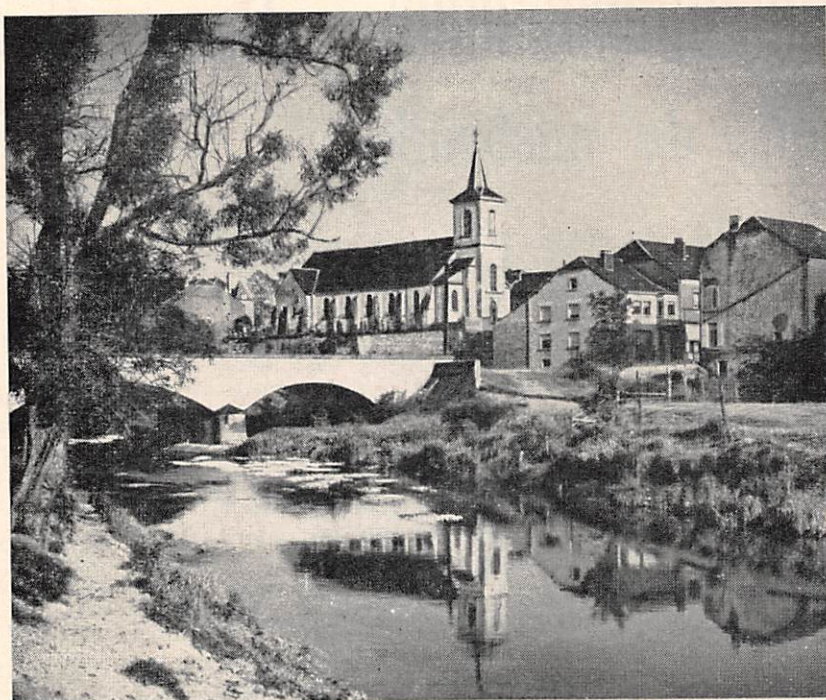


De loketten voor het afleveren van abonnementen.

BELGISCH LUXEMBURG



Vacantieoord



De Semois te Tintigny op de autobuslijn Aarlen - Marbehan - Florenville.

Dit jaar heeft de toeristische Federatie van Luxemburg een bijzondere inspanning gedaan om de aandacht van de Belgische en buitenlandse toeristen te trekken op het natuurschoon van deze mooie streek, die zowat 32 toeristische centra omvat.

De elektrificatie van de spoorlijn Oostende-Aarlen laat toe zeer snel het hart van de Ardennen te bereiken in uiterst comfortabele voorwaarden (Brussel - Libramont in 1 h. 50).

Wij kunnen het niet genoeg herhalen dat onze landgenoten, die een rustig verlof willen doorbrengen, in een streek waar de lucht zuiver en opwekkend is, zich geen 1.000 km moeten verplaatsen daar zij Luxemburg in hun onmiddellijke nabijheid hebben.

Aan al degene, die het inzicht hebben enkele dagen in deze streek door te brengen, raden wij een van de gastvrije dorpen aan, waar de hotels en de familiepensies onderdak en voeding bezorgen aan schappelijke prijzen.

Zeer zeker, om zijn verlof door te brengen in de Ardennen moet men houden van voettochten. Overal werden toeristische wandelwegen ontworpen, maar bijna altijd bestaat de mogelijkheid om op de heen- of terugreis gebruik te maken van de autobusdiensten van de N.M.V.B.

In deze bijdrage beperken wij ons tot de opsomming van de mooiste hoekjes van een vallei in het zuiden van de Ardennen, deze van de Semois.



De meest bezochte centra zijn Bouillon, met zijn indrukwekkend kasteel, en Florenville in de onmiddellijke nabijheid van Orval. In deze streek vinden wij veel betoverende wandelingen met afwisselende landschappen.

Van uit beide plaatsen vertrekken autobusdiensten en toeristische rondritten van de N.M.V.B.

Van Bouillon tot Alle loopt de Semois door een rotskloof, die enkele van de mooiste panorama's van België biedt. Te Botissart hebben wij de beroemde « Tombeau des Géants » en te Rochehaut de « Crêtes de Frahan » (de uurtabellen van de Buurtspoorwegen voorzien hier een oponthoud van vijf minuten). Vanaf Alle verbreed de vallei.

BOUILLON : oude hoofdstad van het hertogdom Lotharriek, in alle geschiedenisboeken vermeld omwille van Godfried van Bouillon en de eerste Kruisvaart ; machtig versterkt kasteel ; uitgangspunt van talrijke wandelingen (visvangst en kanosport).

CORBION : uitstekende gelegenheid voor wandelingen naar de « Predikstoel » en de « Feeënrots ».

ROCHEHAUT en FRAHAN : in een mooie omgeving. Een net van 35 km goed aangeduide wandelwegen staat ten dienste van de verlofgangers.

ALLE : op 5 km van Rochehaut, is eveneens het vertrekpunt van verscheidene wandelingen ; het bezit een nieuw ontspanningscentrum met tennisveld, miniatuurgolf en speelpleinen.

BOHAN : visvangst, tabaksteelt, bosontginning. Wandelingen naar « le Chêne à l'Image », « le Dolmen », enz.

HERBEUMONT : wandelpaden en toeristische wegen langs de Semois.

ORVAL : beroemde ruïnes van twee abdijen uit de XII^e en de XVII^e eeuw, vernield tijdens de Franse Revolutie. Nieuwe monumentale abdij te bezichtigen van 7 h tot 19 h.

FLORENVILLE : toeristisch centrum met talrijke hotels. Achter de kerk, heerlijk panorama op de vallei en Belgisch Lorreinen.

Al deze plaatsen worden, meermaals per dag, bediend door de autobusdiensten van de N.M.V.B.



De aankopen op afbetaling

en... de misbruiken



ONZE gewestelijke directies zullen eerlang een « Bericht » ontvangen met betrekking tot de toepassing van de wet van 9 juli 1957 op de aankoop op afbetaling ; deze nota werd eveneens opgesteld om uitleg te verstrekken over het regime van de afhoudingen op de lonen en de beslagleggingen op wedde en lonen.

Daar deze tekst in principe zal gelezen worden door de agenten van de dienst van het personeel en van de betwiste zaken van de Groepen, achten wij het nuttig dat vraagstuk in « Onze Buurtspoorwegen » aan te snijden, daar niettegenstaande de maatregelen, genomen door bovengenoemde wet, wij nog te veel pijnlijke gevallen van beslaglegging op de lonen moeten vaststellen.

Wij zullen niet betwisten dat het financieren van aankopen op krediet door gespecialiseerde maatschappijen of grote banken voordelen oplevert, vooral voor jonggehuwden. De verkoop op afbetaling beantwoordt aan een noodzakelijkheid van ons huidig sociaal leven ; ongelukkigerwijs werd deze handelwijze meer dan eens veranderd, door mensen zonder eergevoel, in woeker- en uitbuitingsorganismen.

Anderzijds hebben sommige van onze agenten zich reeds gewaagd tot aanzienlijke totaal nutteloze aankopen, zodat zij de wissels niet meer kunnen honoreren van een buitensporig groot bedrag in verhouding met hun beroepsinkomsten.

De wet van 1957 bevat zeer nuttige maatregelen om misrekeningen te voorkomen :

- 1) zij regelt alle verkopen op afbetaling voor een bedrag hoger dan 2.000 F en minder dan 150.001 F ;
- 2) zij eist dat de koper onmiddellijk een betaling doet van 15 t. h., die gebracht wordt op 25 t. h. wanneer het een aankoop van een auto, bestemd voor het vervoer van personen betreft, zonder beroepsdoeleinden ;
- 3) de duur van het krediet is beperkt volgens de categorie van de aankopen, waarvan men de financiering aanvraagt.

Deze mag niet meer bedragen dan 6 maand voor de aankoop van speelgoed, het inrichten van reizen of een onderneming voor het herstel van autovoertuigen.

Het krediet is beperkt tot 15 maand voor de aankoop op afbetaling van kledingstukken en van linnengoed.

Het zal maximum 18 maand bedragen voor de aankoop van tweedehands auto's, pelsen, en 24 maand voor fietsen, bromfietsen, moto's, scooters, meubelen, beddegoed, matrassen, behangsel, gordijnen, tapijten, radio- en televisietoestellen, pick-ups, gramfoonplaten, naaimachines, haarden en keukenkachels, wasmachines, verwarmers, stofzuigers, ijskasten en fotoapparaten.

Enkel de financiering, voor de aankoop van

nieuwe auto's, mag zich uitstrekken over een tijdspanne van maximum 30 maand.

Deze termijnen beginnen te lopen vanaf de eerste van de maand, die volgt op de datum van de storting van het voorschot. Een uitzondering wordt gemaakt in geval de financiering van de verkoop verzekerd wordt door de verkoper zelf ; hij mag slechts aankoopbons afleveren voor zes maand wat ook de aard weze van het gekochte voorwerp.

4) de lasten, die zich bij het geleende kapitaal voegen, werden streng beperkt :

- 0,75 t. h. per maand voor een kapitaal hoger dan 35.000 F ;
- 0,90 t. h. per maand voor een kapitaal van 10 tot 35.000 F ;
- 1,00 t. h. per maand voor een kapitaal van 5 tot 10.000 F ;
- 1,25 t. h. per maand voor een kapitaal lager dan 5.000 F.



Wij zullen hier niet de les spellen aan dezen, die niettegenstaande hun eerder bescheiden maandelijke inkomsten, halsstarrig volhouden met auto's of voorwerpen, die niet strikt noodzakelijk zijn, aan te kopen.

Wij willen vooral de agenten op hun hoede stellen tegen de handelwijze van sommige verkopers, die trachten naai-, weef- of breimachines te verkopen door de klanten te verlokken door middel van een werkcontract.

De huisvrouw laat zich verleiden door de mooie woorden van de verkoper, die haar bijkomende geldelijke inkomsten belooft dank zij haar persoonlijk werk op de verkochte machine. De contracten worden getekend, *zonder dat ze gelezen worden*, en reeds bij de aflevering van de eerste werken worden deze, onder allerlei voorwendsels, geweigerd.

De huisvrouw blijft zitten met een kostbare en weinig nuttige machine maar de in omloop gebrachte wissels moeten betaald worden. De wet moet toegepast worden, zelfs een klacht bij de Procureur des Konings zal zonder gevolg blijven. Inderdaad de verkopers hebben hun taak volbracht en zij weigeren het geleverde werk te aanvaarden.

Men heeft ons onlangs het geval verhaald van een familielid, die een breimachine had gekocht en een contract tekende waardoor hij erkende 15 t. h. te hebben gestort en de machine te hebben ontvangen. Maar de machine werd hem nooit geleverd. Hij weigerde te betalen maar de wissels waren in omloop en hij werd veroordeeld door het gerecht.

Een laatste leerrijk geval. Een particulier koopt een breimachine op afbetaling ; na de aflevering stelt hij vast dat er een gebrek was aan de machine terwijl hij een ontvangstbewijs getekend had waarmede hij erkende een machine in goede staat te hebben ontvangen. Hij dacht zich in zijn recht de betalingen te staken. De financieringsmaatschappij eiste echter de onmiddellijke betaling van het nog verschuldigde bedrag, verhoogd met de gebruikelijke boete ; het beslag werd aan de werkgever van de schuldenaar gezonden, die verplicht was er gevolg aan te geven.



Deze bijdrage mag er niet toe leiden af te zien van alle aankopen op afbetaling.

Maar onderzoek ernstig, vóór iedere aankoop, uw budgetaire mogelijkheden en lees aandachtig alle verkoopvoorwaarden, ten einde het genoeg van een lang begeerd voorwerp niet te duur te betalen.

NATIONALE ORDEN

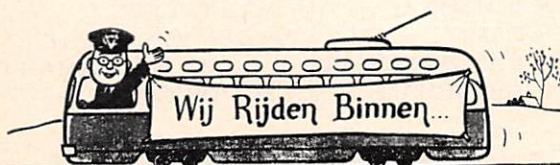
(Beweging van 8 april 1959)

Met veel genoegen brengt «Onze Buurtspoorwegen» hulde aan de agenten die voorkomen op de lijst van de gedecoreerden van de promotie 1959.

Door hun toewijding en hun trouw aan de Maatschappij dragen zij bij tot de voorspoed van de N.M.V.B. en van gans het land.

Wordt bevorderd tot **Commandeur in de Leopoldsorde**:
De heer **De Boeck Jack**, hoofdingenieur-diensthooft.

Worden benoemd tot **Ridder in de Leopoldsorde**:
De heren **de Walque Roger**, inspecteur; **Cocriamont Georges**, bureauchef; **Vinamont Alfred**, diensthooft 1° kl.; **Van Sina Alfred**, diensthooft 1° kl.



Oprustgestelde Agenten in de Groepen

Maanden mei-juni 1959 Dienstj. Groep

VEKEMANS F., remmer	41	Antwerpen
FONTAINE J., keurwerkman	41	West-Vl.
ADAM C., remmer	37	»
LAMMENS R., el. geleider	32	»
VAN LEUVEN D., ontvanger	42	Oost-Vl.
DE LANGE A., baanwerker	38	»
VAN WAMBEKE A., hoofdontvanger	34	»
DEN TANDT H., gesch. werkman	32	»
VAN PUymbROECK P., machinist	30	»
OSSOLA F., hoofd van belang. dienst	29	»
DE PAUW J., gesch. werkman	24	»
DE COCK D., gesch. werkman 1° kl.	22	»
STEEGMANS J., ontvanger	37	Limburg
DESSERS H., baanwerker	26	»
DAUBIES J., dienstoverste 2° kl.	48	Brabant
SWALENS J.B., hulpklerk	47	»
VETSUIYENS K., remmer	45	»
SUYS K., ontvanger	44	»
RASPE J., ontvanger	42	»
OOMS J., ontvanger	39	»
GEWELT A., machinist	38	»
EVRENONT L., magazijnier	37	»
VAN LINT C., ontvanger	35	»
DEMOL G., el. geleider	34	»
PIERACHE G., ontvanger	34	»
VAN MEIR L., baanwerker	34	»
GEEROMS J., remmer	33	»
LAUWERS J.B., manoeuvre	32	»
DE RIDDER F., ontvanger	30	»
DEDAVE L., baanwerker	29	»
BINET P., machinist 1° kl.	42	Luik
MALHERBE G., gesch. werkman	35	»
YANS V., baanwerker	26	»
HABRAN W., diensthooft 2° kl.	42	Namen-Lux.
ROMAIN M., brigadier	31	»
GILLES A., el. geleider	36	Henegouwen
LARDINOIS N., ploegbaas	32	»
BOURET J., baanwerker	27	»
BAUDUIN T., el. geleider	25	»

Worden benoemd tot **Ridder in de Kroonorde**:

De heren **Pinnoy Victor**, diensthooft 2° kl.; **De Boodt Jozef**, bureauchef (in vervanging van de Zilveren Palmen van de Kroonorde — K.B. 15-11-1952).

De **Gouden Palmen der Kroonorde** worden verleend aan:
De heren **Laurent René**, **Ridey Siméon**, controleurs, **Champenois Elie**, stationsoverste 1° kl.

De **Zilveren Palmen der Kroonorde** worden verleend aan:
De heren **Semaille Leon**, brigadier; **Driesen Emiel**, hoofd-ontvanger; **Meulemans Jozef**, keurwerkman; **Aspeslagh Edmond**, keurwerkman; **Hoedt Emiel**, **Huyghe Pierre**, **Merlevede Désiré**, geschoolde werklieden.

De **Gouden Medaille der Kroonorde** wordt verleend aan:

De heren **Borgmans Jozef**, **Ceulenaere Albert**, **Corveleyn Camiel**, **Debyser Alidoor**, **De Quanter Joannes**, **Hermans Lodewijk**, **Paulissen Willem**, **Poelaert Charles**, **Van den Bergh Frans**, **Van Haecke Alfons**, **Van Laethem Karel**, **Vidts Lodewijk**, **Wybo Jules**, **De Coster Jules**, **Melleker Jacques**, **Vandenbergen Maurice**, geleiders, **Bentin Oscar**, **Coussee Jozef**, **De Bruyn Adriaan**, **De Swerts Karel**, **Op de Beeck Victor**, **Musch Gustaaf**, **Pauwelijn Jerome**, **Peeters Henri**, **Sleuyter Julien**, **Somers Frans**, **Van Hassel Henri**, **Willeput Désiré**, **Deroubaix Georges**, **Michel Joachim**, **Navarre J.-B.**, **Saint Paul François**, **Roland René**, ontvangers, **Beeckmans Edmond**, half-geschoold werkman, **De Witte Georges**, manoeuvre.

Wordt benoemd tot **Officier in de Orde van Leopold II**:
De heer **Cuvelier Raymond**, technisch inspecteur.

Wordt benoemd tot **Ridder in de Orde van Leopold II**:
De heer **Leysen Petrus**, klerk 1° kl.

De juwelen van deze eretekens werden in de Groep Antwerpen uitgereikt op 18 juli; in de andere Groepen zal de gebruikelijke plechtigheid zo haast mogelijk plaats hebben.

Exploitatienieuws

GROEP BRABANT

Sinds 5 juli werd een openbare autobusdienst Nijvel - Eigenbrakel - Virginal in dienst gesteld in vervanging van de spoorlijn.

GROEP HENEGOUWEN

Op 8 juni werd een variante, langs het centrum van Havay, toegevoegd aan de openbare autobusdienst Binche - Givry - Frameries.

GROEP LUIK

De elektrische diensten op het baanvak Herstal - Bitsingen - Riemst werden sinds 1 juli gestaakt. Sinds deze datum wordt de lijn Luik - Bitsingen - Riemst in zijn geheel geëxploiteerd door een autobusdienst.

PERSONALIA



GEBOORTEN

BRABANT

AUGUSTA bij de h. ERAETS E. (Bekkevoort).
 MARGOT bij de h. D'HAESE J. (Erpe).
 OLIVIER bij de h. VERBUSTEL M. (Waterloo).
 KARINE bij de h. FREDERICKX G. (Bertem).
 LENA bij de h. DE WAEGENEER A. (Gooik).
 BRIGITTE bij de h. DE SMET L. (Anderlecht).
 PATRICK bij de h. SCHOUKENS J. (St-Kwintens-Lennik).
 WILFRID bij de h. LIEFFERINCKX Fr. (Vlezenbeek).
 CELINA bij de h. ROELANTS J. (Grimbergen).
 RUDY bij de h. LAUWERS M. (Humbeek).
 MARLEEN bij de h. PEETERS M. (Meise).

ANTWERPEN

MARIE-LOUISE bij de h. LEYS H. (Schoten).
 LILY bij de h. STURM J. (Merksem).
 HENDRIK bij de h. VOS P. (Aarschot).
 MARC bij de h. DIGNEF K. (Mechelen).
 DIRK bij de h. DE NIJS Fr. (Mechelen).

OOST-VLAANDEREN

HUGUETTE bij de h. MAES P. (Hamme).
 KATHLEEN bij de h. DE GRANDE M. (Oostkamp).

WEST-VLAANDEREN

MARTINE bij de h. VELGHE Fr. (Oostende).
 FILIP bij de h. MILLECAN P. (Assebroek).

LIMBURG

WILLY bij de h. BREELS J. (Herk-de-Stad).
 LUTGARDE bij de h. REMANS L. (Hasselt).
 BENEDIKT bij de h. HERMANS K. (Hasselt).



HUWELIJKEN

BRABANT

De h. WOESTIJN J. met Mej. DELALEEUWE N.
 De h. BOTSON H. met Mej. VAN EYCKEN L.
 De h. CAMU J. met Mej. VAN DEN BOSSCHE H.
 De h. VAN DER VELDEN J. met Mej. MAGERMAN Ph.
 De h. GETTEMANS M. met Mej. DE GREEF J.

ANTWERPEN

De h. KELLER Fr. met Mej. ANDRIES A.
 De h. STORMS C. met Mej. VAN CRAEN M.
 De h. ROMBOUTS B. met Mej. MERTENS M.

OOST-VLAANDEREN

De h. DE BRAUWER . met Mej. GALLE Ch.
 De h. VERMORGEN A. met Mej. VAN DEN BERGHE.

LIMBURG

De h. HELLINGS Ch. met Mej. THEYS M.
 De h. WIJNANTS R. met Mej. JORDENS Gh.

DE MOOIE LOOPBANEN



Malherbe J.

Begon op 21 juli 1918 in de stelplaats van Spa als monterder. Nadien werd hij verbonden aan de diensten van de luchtlijn, waar hij gans zijn loopbaan bleef.



Vekemans F.

Trad in dienst van de buurtspoorwegen te Merksem op 12 juni 1912 als manoeuvre. Hij bleef gedurende 41 jaar aan deze stelplaats gehecht.



Van Leuven D.

Als nachtwaker begonnen op 8 mei 1913 in O.-Vlaanderen werd hij achtereenvolgens stoker en machinist (1926). In 1936 nam hij plaats op de spoorauto, als voerder.



Van Lint Is.

Op 1 maart 1920 kwam hij als ontvanger in dienst in de stelplaats van Dilbeek. Hij bleef steeds werkzaam in deze stelplaats.



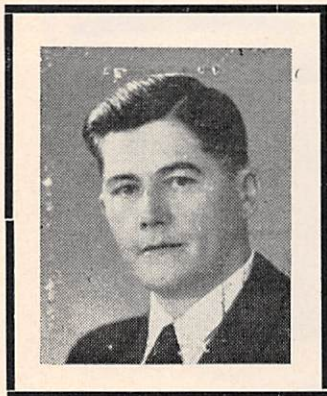
Raspé J.

Hij werd aangenomen als ontvanger in de stelplaats van Leerbeek op 1 mei 1914 waar hij zijn lange loopbaan van 45 jaar zou doorbrengen.

GROEP LIMBURG

IN MEMORIAM

A.B.-geleider-ontvanger Quintiens A. Hendrik der stelplaats Hasselt kwam op 20-6-1959, tijdens de uitoefening van zijn dienst, op smartelijke wijze om het leven



toen de autobus, dewelke hij bestuurde, aangereden werd door een vrachtauto die plots naar de linkerkant van de baan afweek.

Wijlen agent Quintiens, geboren de 25-12-1912, trad op negentien-jarige leeftijd in dienst onzer Maatschappij en werd als poetser tewerkgesteld in het werkhuis van Hasselt.

Op 1-1-1937 werd hij aangesteld als elektriër bij de dienst der luchtlijnen. Nadien, en wel op 1-10-1942, ging hij over naar de dienst der beweging, waar hij de functie van wattman uitoefende.

Vóór een viertal jaren werd hij omgeschoold tot autobusgeleider-ontvanger.

Wijlen agent Quintiens was houder van de burgerlijke medaille 2° klas.

Hij laat een weduwe en twee minderjarige kinderen achter.

Een

wedervaren

van



Controleur SPEURNEUS

ONTVANGER : Ah, goede dag, controleur. Het is een tijdje geleden dat ik u nog gezien heb.

SPEURNEUS : En nochtans geniet de tram steeds mijn voorkeur, want met hem begon ik mijn loopbaan. Spijtig genoeg vernam ik zoëven het relaas van een ongeval, overkomen op een elektrische lijn. Het betreft een rechte lijn, met slechts twee bochten.

O. : En het is natuurlijk in een van deze bochten dat de botsing gebeurde ?

Sp. : Juist. Aan de laatste wissel, vóór het eindpunt, stond de tram komende van de stad voor een defect signaal. Gewoonlijk is er op die plaats geen regelmatige kruising.

O. : En het ritorder ?

Sp. : Daar ligt het hem : indien de ontvanger en de geleider hun ritplank hadden geraadpleegd, hadden zij gezien dat er met deze reis wel een kruising was.

O. : En zij reden door...

Sp. : Ja, spijtig genoeg, en zonder te piloteren. Ten gevolge van een technisch defect vertrok de tram aan de andere kant van de sectie met enkele minuten vertraging. De geleider was er van overtuigd dat zijn collega, die hij goed kende, hem afwachtte ; hij versnelde de loop van zijn trein en... de botsing was onvermijdelijk.

O. : Maar indien zij zich op een recht baanvak hadden bevonden ?

Sp. : Herlezen wij het Exploitatierglement, artikel 14, Automatische seininrichting, Par. D. Gebrekkige werking en buitendienststelling : « In rechte lijn, bij goede zichtbaarheid op méér dan 300 meter, zal de trein voorzichtig mogen gevoerd worden, mits de verwittigingsseinen in gebruik te stellen, maar mits te stoppen op 200 meter vóór de bochten of heuvelruggen om de ontvanger toe te laten de trein vooraf te gaan en te geleiden zoals hierboven voorgeschreven ».

O. : De dagelijkse routine heeft dit punt van het Reglement in de vergetelheid geduwd.

Sp. : Zonder twijfel, maar dat is geen verontschuldiging.

Deze twee geleiders, die trouwens goed aangeschreven stonden, hebben alle twee een baanvak, dat niet door signalen gedekt was, doorlopen ZONDER HUN TREIN VOORAF TE GAAN, juist op een plaats waar de zichtbaarheid nul was. Dat is dus niet te verontschuldigen. In geval van gebrekkige werking van de signalen mag men niet zeggen : « ik ken de lijn van buiten ». Het reglement moet stipt worden toegepast. In dergelijk geval zal men nooit een verwijt maken voor de onvermijdelijke vertraging.

Een signaal, dat niet normaal werkt, moet in de geest van de geleider aanstands oproepen : GEVAAR — PILOTAREN.

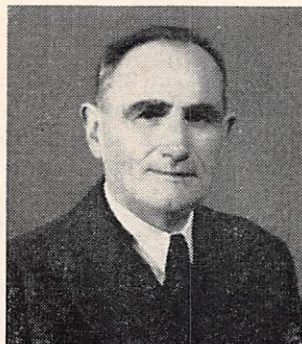
GROEP BRABANT

OPRUSTSTELLING

Geboren op 15-5-1894 te St-Kwintens-Lennik, trad de heer Daubies in dienst als ontvanger de 15^e mei 1911. Hij werd tot toezichter benoemd op 1 april 1920. Toen het buurtspoorwegnet nog door afzonderlijke maatschappijen werd uitgebraat en ook na de eenmaking was hij DE controleur van stelplaats Het Rad en van de lijn Halle.

Op 11-5-1933 werd hij bevorderd tot stationoverste te Leerbeek. De graad van stelplaatsoverste 1° klas werd hem toegekend op 1-1-1937 en hij promoveerde tot verkeershoofd 1° klas op 1-1-1946 en tenslotte tot dienstoverste 2° klas op 1-1-1958. Met deze graad ein-

digde hij op 31-5-1959 zijn rijke loopbaan en het beleid van de lijnen Brussel - Edingen en Halle - Ninove.



DAUBIES J.

GROEP NAMEN-LUXEMBURG



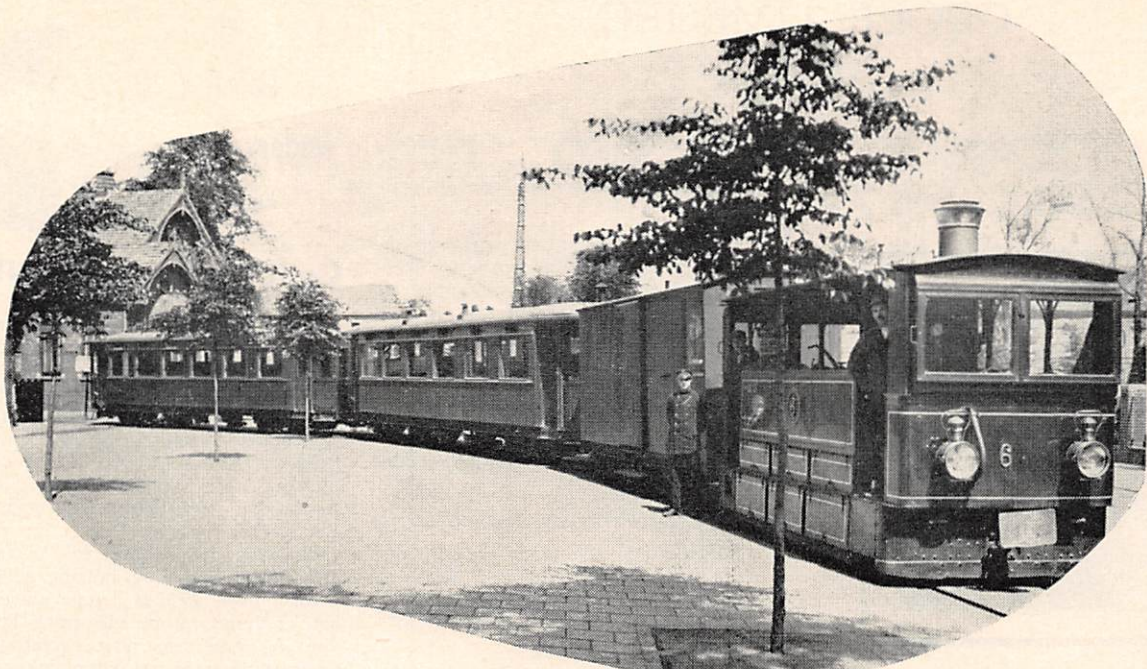
HABRAN W.

De heer Habran W. trad op 1 september 1917 in dienst te Amberloup, als stationschef en reeds op 1 januari 1921 werd hij bevorderd tot controleur.

In 1937 ging hij als stationschef 1° kl. over naar de stelplaats van St. Hubert, tot 1 januari 1941, datum waarop hij weerkeerde naar Amberloup.

Een jaar nadien werd hem de graad van bewegingsoverste 2° kl. toegekend en op 1 januari 1954 deze van bewegingsoverste 1° kl.

Op 30 april jl., na 42 jaren dienst, ging de heer Habran op rust als dienstoverste 2° kl.



Een tramstel van de Z.N.S.M. verlaat het tramstation te Breda.
(Cliché B.B.A.)

De buurtspoorweglijnen naar de grenzen

Sinds lang koesterde de redactie van « Onze Buurtspoorwegen » het inzicht een historisch overzicht te laten verschijnen van de talrijke buurtspoorweglijnen, die een grensplaats aandeden en daar meestal in verbinding stonden met een gelijkaardige lijn van het buurland.

De 75^e verjaring van de stichting van onze Maatschappij lijkt geschikt om aan te tonen welk belang de eerste leiders van de N.M.V.B. hebben gehecht aan de internationale verbindingen per buurtspoorweg.

In onderstaande bijdrage wordt een aanvang genomen met de beschrijving van de lijnen, die eindigden aan de Nederlandse grens en die behoorden tot de huidige Groep Antwerpen.

In de volgende nummers komen eerst de overblijvende lijnen, die naar de Nederlandse grens leiden aan de beurt en vervolgens deze die verbinding gaven met Duitsland, het Groothertogdom Luxemburg en Frankrijk.

EERSTE DEEL : NEDERLAND

ANTWERPEN - ZANDVLIET - BERGEN-OP-ZOOM

De inoverwegingneming, aangevraagd op 20 december 1884, werd verleend op 4 maart 1885 en nog hetzelfde jaar, op 30 oktober, werd de vergunningsaanvraag ingediend. Deze werd toegestaan op 9 augustus 1887.

Het baanvak Merksem (Ijsskelder) - Zandvliet werd geopend op 4 september 1887 en het baanvak Ekeren - Wilmarsdonk - Lillo (fort) op 1 oktober 1888.

Te Zandvliet stond de lijn in verbinding met de lijn Zandvliet - Bergen-op-Zoom - Tholen, geëxploiteerd door de « Stoomtramweg Maatschappij Antwerpen - Bergen-op-Zoom - Tholen ».

Deze lijn heeft geen spoorautodiensten gekend en is rechtstreeks overgegaan van de exploitatie met stoomtractie naar de elektrificatie. Op 19 juni 1927 werd het baanvak Antwerpen - Ekeren (dijk) in gebruik genomen en op 31 mei 1931 konden de eerste elektrische trams worden ingezet op de sectie Ekeren (dijk) - Blauwhoef - Zandvliet (1).

(1) De grensverbinding langs Kapellen - Putte kwam slechts veel later tot stand. Zie het artikel in n^o 76, september-oktober 1958, blz. 14 « De Ontwikkeling van het buurtspoorwegnet in de Antwerpse Polder en de Voorkepen ».

ANTWERPEN - WUUSTWEZEL - BREDA

Op 17 december 1886 werd de lijn Antwerpen (Klapdorp) - Merksem (Oude Bareel) geëxploiteerd met paardetractie door de « S.A. des Tramways du Nord d'Anvers », overgegeven aan de N.M.V.B.

Ve vergunning voor het baanvak Merksem (O.B.) - Brasschaat werd aangevraagd op 8 september 1885 en op 16 juli 1887 was het kapitaal onderschreven. De lijn werd in exploitatie genomen op 20 juli 1887.

Voor het volgende baanvak, Brasschaat - Wuustwezel, werd de vergun-

ning aangevraagd op 18 juni 1888 en deze werd toegestaan op 4 november 1889.

De opening van dat baanvak had plaats op 3 januari 1890. Te Wuustwezel stond deze lijn in aansluiting met de lijn Breda - Belgische grens, geopend op 15 mei 1890 en geëxploiteerd door de « Zuid-Nederlandsche Stoomtramweg Maatschappij ».

De lijn Antwerpen - Wuustwezel werd ten voorlopige titel geëxploiteerd door de maatschappij « Tramway du Nord d'Anvers ». In 1911 werd zij overgemaakt aan de Antwerpsche Maatschappij voor den Dienst van Buurtspoorwegen en de Zuid-Nederlandsche Stoomtramweg Maatschappij.

Dit exploitatiecontract werd opgezegd tegen 3 september 1907 en vanaf deze datum werd de exploitatie verzekerd door de « Compagnie Générale des Tramways d'Anvers ».

Deze lijn was een van de eerste uit het Antwerpse waarop de elektrificatie werd doorgevoerd. Reeds op 18 mei 1909 werd het baanvak Merksem (O.B.)-Brasschaat geëlektrificeerd en op 15 juli 1912 volgde de sectie Brasschaat - Brasschaat (Polygoon).

Het laatste baanvak van Brasschaat (Polygoon) naar Wuustwezel (grens) zal nog gedurende ruim 40 jaar bediend worden, eerst door stoomtrams, nadien door spoorauto's.

Pas op 23 december 1952 werd dit laatste baanvak, van de rechtstreekse lijn Antwerpen - Wuustwezel (grens), op plechtige wijze opengesteld voor de exploitatie met elektrische trams.

TURNHOUT - HOOGSTRATEN - MEERLE - RIJSBERGEN

Reeds op 24 oktober 1890 werd bij de regering een vraag tot vergunning ingediend voor een lijn Hoogstraten - grens, in de richting van Rijsbergen. De gemeente Meer drong echter aan op een wijziging van het traject zodat op 9 februari 1891 de N.M.V.B. een voorstel deed langs Meer in de richting van Zundert, wegens de belangrijkheid van deze gemeente.



Nieuwe moeilijkheden deden zich voor en tenslotte werd, op 16 juni 1897, de vergunning verleend voor een lijn Hoogstraten - grens - Rijsbergen.

Het baanvak Hoogstraten - Meerle (grens) werd op 20 maart 1899 in dienst genomen en dit op Nederlandse bodem op 1 september 1899. Deze lijn gaf te Rijsbergen aansluiting met de lijn Wuustwezel - Breda (zie kaart).

Op 31 januari 1900 werd de vergunning verleend van het baanvak Hoogstraten - Merksplas - Turnhout. Het eerste deel Hoogstraten - Merksplas werd geopend op 1 oktober 1901 en het baanvak Merksplas - Turnhout werd op 28 augustus 1904 in exploitatie genomen.

Deze lijn, evenals de lijnen Turnhout - Poppel en Turnhout - Arendonk, werden geëxploiteerd door de Antwerpsche Maatschappij voor den Dienst van Buurtspoorwegen, een van de oudste en tevens een van de belangrijkste exploitatie maatschappijen van het land. Zij exploiteerde 7 lijnen met een totale lengte van 300 km.

Zoals op het merendeel van de buurt-

lijnen in deze streek werd de stoomtram vervangen door spoorauto's. Deze deden hun intrede op de lijn Turnhout - Hoogstraten - Meerle in mei 1932 en werden op hun beurt vervangen door autobussen op 26 februari 1941.

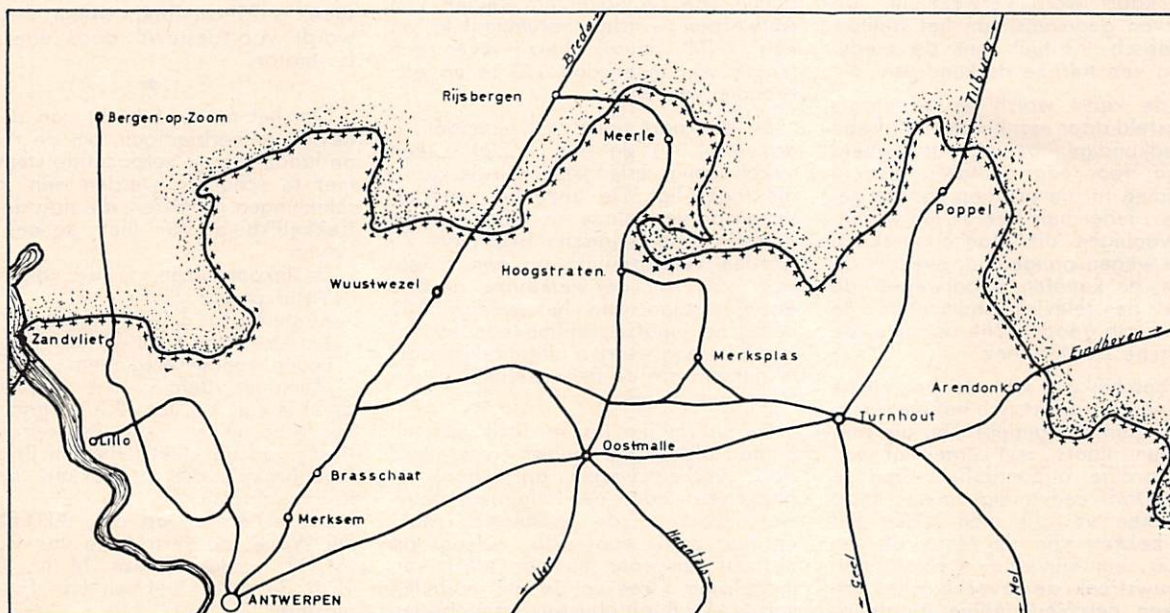
Sindsdien wordt deze lijn geëxploiteerd door een pachtende maatschappij, waarvan de diensten aan de grens aansluiting geven met de autobussen van de « Brabantse Buurtspoorwegen en Auto-diensten » naar Breda.

TURNHOUT - POPPEL - TILBURG

In 1902 werd de definitieve inoverwegingneming toegestaan en werd het kapitaal onderschreven.

Hetzelfde jaar was de studie van het traject geëindigd en werd in overleg met de Nederlandse maatschappij « Hollandse Buurtspoorwegen » het baanvak vastgesteld dat aan de grens aansluiting gaf met de lijn Hilvarenbeek - Tilburg, op Nederlands grondgebied.

De vergunningen van de baanvakken Turnhout - Poppel (dorp) en Poppel (grens) werden respectievelijk ver-



leend op 18 april 1904 en 22 februari 1908.

Het baanvak Turnhout - Poppel (dorp) werd op 21 november 1906 in dienst genomen en het gedeelte tussen Poppel (dorp) en de grens op 1 mei 1909.

De lijn naar Tilburg, op Nederlands grondgebied, werd geopend op 24 september 1907.

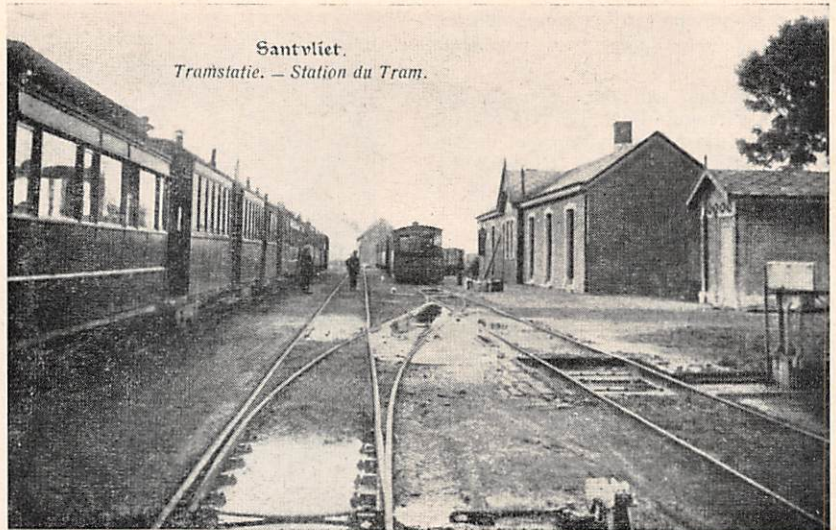
De stoomtractie werd op deze lijn behouden tot in september 1933, wanneer zij werd vervangen door spoorauto's. Van 1940 tot 1948 werd deze lijn gelijktijdig geëxploiteerd door de N.M.V.B., met spoorauto's, en door een pachter met autobussen.

Sedert meer dan tien jaar verzekert deze exploitant thans een rechtstreekse autobusdienst Turnhout - Poppel - Tilburg.

TURNHOUT - ARENDONK EINDHOVEN

De vergunning van de lijn Turnhout - Arendonk, aangevraagd op 23 oktober 1891, verscheen op 24 augustus 1892 in het Staatsblad.

Op de openbare aanbesteding van 28 september 1892 werden twee aanbestedingen gedaan. De laagste ging uit van de Antwerpsche Maatschappij voor den Dienst van Buurtspoorwegen, die de verpachting kreeg samen met die van de lijn Turnhout - Mol, die met eerstgenoemde lijn een gemeenschappelijk baangedeelte had tussen Turnhout



station en Oud-Turnhout (Zwaneven).

De werken op het baanvak Turnhout - Arendonk (vaart) waren geëindigd op 1 mei 1893 en het deel Arendonk (vaart) - Arendonk (grens) werd op 1 juli 1894 geopend.

Later zou deze lijn aansluiting geven met de lijn Eindhoven - Bladel - Reusel - Belgische grens, die op 1 juli 1897 werd in dienst gesteld door de « Tramweg Maatschappij De Meijerij ».

Vanaf mei 1932 werd de exploitatie van de lijn Turnhout - Arendonk verzekerd met spoorauto's en op 16 mei 1949 werden deze vervangen door een autobusdienst, die nu nog verzekerd wordt door een pachter.

Deze dienst geeft aansluiting met de autobussen van de B.B.A. naar Eindhoven.

(Wordt voortgezet.)

Op slechts 300 m. van een buurtspoorweghalte

MINIATUUR BELGIË TE EIGENBRAKEL

Inderdaad MINIATUUR BELGIË bevindt zich in het hart van Brabant, op 20 km van Brussel en in de schaduw van de Leeuw van Waterloo, waar de gemeente Eigenbrakel een terrein van 8 ha ter beschikking stelde van de V.Z.W. Miniatuur België.

Het is de juiste weergave van de kaart van België, maar op een 2.500 maal kleinere schaal dan het land zelf, waarvan het een waar evenbeeld is. De kaart werd verwezenlijkt op grond van gegevens van het Militair Geografisch Instituut met de medewerking van talrijke deskundigen.

Op de kaart wordt iedere plaats voorgesteld door een kerktoeren of een geschiedkundige bezienswaardigheid omringd door een aantal huizen in verhouding tot de omvang van de gemeente: ieder huis beeldt 200 werkelijke woningen uit. Vanzelfsprekend zijn de wegen aangeduid, evenals de rivieren, de kanalen, spoorwegen, de havens, de televisiezendmasten, de voornaamste geodesische signalen, de toeristische oorden, enz.

Ter beschikking van de bezoekers werd een dicht elektrisch net met lichtgevende punten aangebracht, die toelaten een plaats, een streek of een merkwaardige bijzonderheid aan te duiden. Door eenvoudig op een knop te drukken verlicht men aldus het ganse bekken van de Maas of van de IJzer, een nijverheidsgebied, een landbouwstreek, de gevechtszones van 1940, een geschiedkundige plaats of

de hoofdplaats van een bepaald kanton. Van op een belvedere, die aangebracht is boven de « inham van Givet » kan men de ganse kaart oververschouwen. Ter hoogte van Antwerpen werd een wandel terras gebouwd boven de Vlaamse vlakte. De radiatoren van Brussel-Nationaal, de vuurtorens van Oostende en Nieuwpoort, flikkeren zoals in werkelijkheid.

Ten slotte zal een volledige reproductie van de haveninrichtingen van Antwerpen worden verwezenlijkt op een 1/100 schaal, hetzij over een lengte van meer dan 130 m en een breedte van 50 m.

Bij de kaart hoort een economisch aanvulsel: « de ring ». Het is een cirkelvormig verlengstuk van de kaart, die lager ligt. De bezoeker wandelt tussen de verkleinde modellen van de deelnemende Belgische bedrijven. Zij werden verwezenlijkt op een schaal van 1/30 van de werkelijke grootte en weerstaan aan het weder. Alle Belgische maatschappijen van economisch belang werden uitgenodigd deel te nemen aan de verwezenlijking van Miniatuur België.

De verbinding tussen deze verschillende afdelingen wordt verzekerd door verkeerswegen op schaal en ondermeer door een miniatuurspoorweg, waarvan de locomotief rookt en fluit zoals een echte, en dat op zichzelf een waar meesterwerk is van modelisme. Twee verkleinde modellen van N.M.V.B. autobussen, aangeboden

door onze Maatschappij, zijn eveneens te zien.

De trein van Miniatuur België rijdt op een spoor van meer dan 450 meter lang, een trouw beeld — natuurlijk op 1/30 — van een normaal spoor. De eigenlijke spoorstaven werden in brons vervaardigd, ten einde invreting, roest en oxydatie te weren.

De locomotief trekt een trein tegen een werkelijke snelheid van 3 km/h. De machine is van het Montreal n° 29 type, is 75 cm lang, weegt 7 kg en wordt voortgestuwd door een electromotor.

★

Om het mooie uitzicht van de omgeving te eerbiedigen, om de rust en de landelijke en verpozende stemming niet te schaden, werden een aantal schikkingen getroffen, die nog de aantrekkelijkheid van het geheel verhogen.

De inkomrijzen zijn als volgt:

Volle prijs: 20 F.

Kinderen tot 6 jaar: gratis.

Kinderen van 6 tot 12 jaar: 10 F.

Leden van verenigingen: 17 F.

Miniatuur België, dat alle dagen open is van 9 h. tot 22 h., is gemakkelijk te bereiken van uit Brussel met de trams van de elektrische lijn Brussel - Eigenbrakel, die vertrekken op de Rouppeplaats.

Let er echter op dat, ALLEEN IN DE WEEK, de vertrekken van 9 h. 08 tot 11 h. 36 en van 14 h. 12 tot 15 h. 30 plaats hebben vanaf de Jarmalaan.

EEN REIS PER STOOMTRAM

De heer ingenieur De Bodt is sinds enkele jaren op rust. Na in 1913 zijn loopbaan te zijn begonnen bij de buurtspoorwegen te Leuven, maakte hij de oorlog 1914-1918 mee in de buurtspoorwegsectie. Na de wapenstilstand en een verblijf in Limburg trad hij in dienst van de buurtspoorwegen aan de kust en eindigde hij zijn loopbaan te Oostende.

De stoommachine had voor de heer De Bodt geen geheimen ; blindelings kon hij er een herstellen. Hij heeft ook heel de evolutie van de elektrische tram mee gemaakt, van de motorrijtuigen met handrem tot de P.C.C.

Thans heeft hij zijn herinneringen aan zijn geliefde trams samengebracht in een werkje getiteld « Trams de mon cœur ». Met genoegen geeft « Onze Buurtspoorwegen » de vertaling van een uittreksel, waarin hij een reis per stoomtram beschrijft, zoals zij plaats had in het begin van deze eeuw.

— Ah, hij is daar.

Deze uitroep klonk in koor en op de gezichten stond een duidelijke voldoening te lezen.

Het reglement schreef voor dat de reizigers zich minstens vijf minuten vóór het officiële uur aan de halte moesten bevinden. Deze « minstens » en de bijkomende grilligheden van de kleine trammetjes maakten er van deze vijf minuten, tien of vijftien.

Maar nu was de tram op zijn uur, op iets na.

Maar deze « hij is daar » was maar een manier van spreken. Men had beter gezegd : « Men ziet hem aankomen ». Want om de stopplaats te bereiken, moest eerst nog de wisselnaald vertrok-

ken worden. De machinist stopte en de stoker sprong op de steenweg, zwaaiend met zijn lange sleutel.

Hij tastte een beetje om hem in de wisselkast te krijgen. Om het apparaat te bewegen moest hij een draai naar rechts geven... of naar links, dat hing er van af. Maar ge moogt er van verzekerd zijn dat de stoker de eerste maal de verkeerde richting koos.

Ge hebt nooit getracht een wisselnaald te verleggen ? Neen ? Hewel, probeer het dan maar liever niet. Men trekt naar links, het gaat niet. Men trekt naar rechts, dat gaat evenmin ; men herbegint naar links en plots, wanneer men er zich het minst aan verwacht, klak, de naald springt onverwachts naar de an-

dere kant van het spoor, waardoor ge de sleutel tussen de benen krijgt.

En beproeft het vooral niet wanneer het geregend heeft, want dan komt ge er niet van af zonder een zwalp vuil water op uw kleren.

Maar dat is nog niet alles.

Wanneer de naald langs de goede kant ligt, moet men zeker zijn dat zij sluit, zo niet bestaat er gevaar dat de locomotief ontspoord.

De stoker draait vlug zijn sleutel en met het plat legt hij de naald goed vast. En natuurlijk, telkens wanneer men vertraging heeft, doet het zich voor : de naald blijft open staan. De scherpe punt ligt niet gans dicht ; ach, niet veel, maar toch genoeg om wantrouwig te zijn.

Dan doet men het manœuvre in de tegenovergestelde richting, met als gevolg : een nieuwe watergulp.

De stoker tracht te vinden wat er hapert ; een keitje, een kluit aarde, wat weet ik al ? En wanneer de inspectie gedaan is, legt men de naald in de goede richting met een nieuwe slijkerige uitspatting. Er is bepaald iets niet in orde met het mechanisme ; de dienst van Weg en Werken zal moeten verwittigd worden.

« Wij zullen het straks aan Jules zeggen ».

« Zij mogen dat wel eens gaan maken, die lui lakken van baanwerkers ; dat is nu al tien maal dat wij reklameren ! ».

Maar er moet toch doorgereden worden.

En terwijl de machinist zijn trein in beweging zet en zeer langzaam rijdt, daar hij vreest niet over de wissel te kunnen, kijkt de stoker goed toe, gereed, om bij het eerste verkeerd manœuvre, op zijn hoorn te blazen. Eerste rijtuig, tweede rijtuig...

Eindelijk is ook de pakwagen er over.



Kruising van twee stoomtreinen te Rixensart-Bourgeois, op de lijn Eigenbrakel - Waver. (Cliché's « Op de Rails ».)

Na eerst de wissel terug in zijn oorspronkelijke stand te hebben gelegd, zet de stoker het op een lopen om nog een eind mee te rijden.

De tram is eindelijk aan de stopplaats.

De machinist heeft geremd, een beetje zenuwachtig, en het konvooi is net een harmonica.

Het eerste rijtuig stoot tegen de locomotief, het tweede tegen het eerste en eindelijk de pakwagens tegen het laatste. Een echte kettingbotsing.

Dan begint de tegenovergestelde beweging; de pakwagens loopt achteruit, trekt het laatste rijtuig mee, enz.

En wanneer deze beweging, van gaan en komen, een einde neemt, stappen de reizigers op.

De scholieren en de bedienden, die huiswaarts keren, hebben niet veel tijd nodig.

Maar er zijn ook boerinnen, want het is marktdag vandaag. Zij zetten zich een beetje in het gelid. Eerst stapt een oude op, met een paar manden aan de armen. Zij zet deze in een hoek van het platform en helpt de anderen. De volgende draagt een platte korf op het hoofd, groot als een molensteen.

Zij geeft hem aan de oude. Wat ziet zij er koddig uit met haar kussen op het hoofd. Zij geeft er zich waarschijnlijk rekenschap van want zij verbergt het vlug in haar korf.

En wanneer al de vrouwen opgestapt zijn, nemen zij plaats in het rijtuig. Ik geloof dat al deze marktgangers de hoogte van de banken gemeten hebben alvorens hun korven te kopen, daar zij allemaal juist onder de banken kunnen geschoven worden.

Deze, die Brusselse kaas met sterke geur bevatten, worden in 1^e klas gezet, daar zit toch niemand. Hij kan er op zijn gemak stinken.

Eindelijk zijn alle reizigers ingestapt.

De ontvanger ziet nog eens goed na of alles in orde is, keert zich naar de locomotief en geeft twee stoten op zijn hoorn.

Boem, boem, boem...

Zoveel malen « boem » als er rijtuigen zijn; dat is omdat de koppelingen niet behoorlijk zijn aangespannen.

De personen, die met het gezicht in de richting van de locomotief zitten, botsen tegen de rugleuning; de andere maken een korte buiging. Deze op de platformen houden zich vast aan de handvatten, de leuning van of... aan een mooi meisje.

De tram is vertrokken. De rijtuigen wiegelen, vooral op de gekasseide gedeelten waar men de indruk heeft op de punten van een tandstang te rijden. Wat wilt ge? De kasseien zijn een beetje omhoog gekomen door de vorst van verleden winter en men heeft de tijd

nog niet gehad ze op hun plaats te leggen.

Eindelijk is men buiten de stad. Het oorverdovend lawaai houdt op.

De machinist is tevreden op afzonderlijke bedding te kunnen rijden, want hij heeft vijf minuten vertraging en wat zal hij kunnen doorgeven en... fluiten.

Om een goede zichtbaarheid te hebben, maakt hij van de eerstvolgende halte gebruik om met een vod over de voorruit te wrijven. Maar daar alles wat hij vastneemt vol vet is, krijgt de ruit alle kleuren van de regenboog.

De ontvanger heeft zich in de pakwagen geïnstalleerd, waar hij zijn pak boterhammen aanspreekt. Hij eet met volle mond zodat hij verplicht is een teug aan zijn drinkbus te nemen om gemakkelijker door te spoelen.

Zoëven heeft hij de controleur gezien, wat hem geruststelt. Hij vindt het beter dat hij elders is. Niet dat hij de bedoeling heeft fratsen uit te halen,

En nu is het de vraag, wat er het meest lawaai maakt: de tram of het getater van de reizigers?

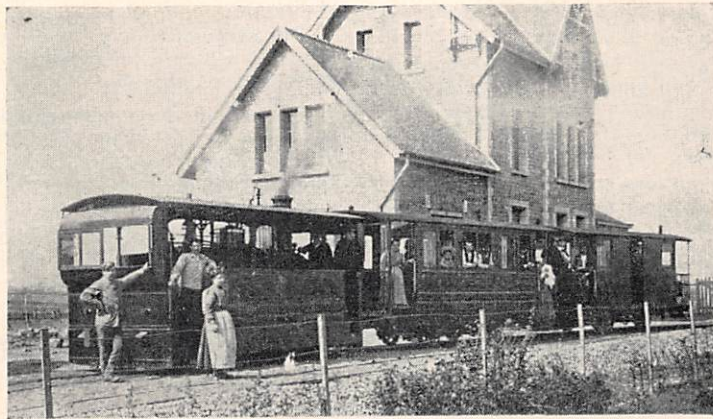
Maar de snelheid vermindert. Men mag geen dwaasheden begaan. Wij gaan een hoofd baan oversteken en ge kunt nooit weten; er kan altijd een kar opdagen, waarvan de voerder niet gans wakker is.

Heden ten dage moogt ge u aan alles verwachten. Hoe dikwijls gebeurt het niet dat men voertuigen, vooral sjeesen, ziet voorbij rijden, waarvan het paard wijselijk naar de stal terugkeert terwijl de koetsier, overmand tengevolge van de talrijke pinten, ingedommeld is op de bok...

Eindelijk na een reeks halten, waar telkens enkele reizigers afstappen, komt de tram toe in een belangrijk station.

Een klein gebouwtje en vier wijksporen.

De chef wacht op de kaai; hij groet de gewone reizigers, die afstappen,



Een stoomtram te Enclos-Etalle op de lijn Etalle - Villers-devant-Orval.

maar men ziet de chefs liever ergens anders, zo ver mogelijk.

's Avonds vergeet hij niet, nu en dan, zijn ronde te doen door de rijtuigen, kwestie van de wicken van de petroleumlampen te regelen, want sommige hebben de betreurenswaardige neiging te « roken ».

Deze regeling geeft aan zijn handen een onaangename petroleumreuk. Gelukkig zijn er in 1^e klas gordijnen om ze af te kuisen.

Het konvooi rijdt nu dwars door de velden; het schokt geweldig zodat de reizigers terdege door mekaar geschud worden.

Ah, indien ze moesten betalen in verhouding van het slingeren en het stampen, dan zouden de tarieven nogal moeten verhoogd worden.

In de rijtuigen kletsen de boerinnen en vertellen er de laatste nieuwsjes van de markt en de minder verse van de kermis, die juist voorbij is.

brengt de hand aan de kepi voor de postbode en maakt een diepe buiging voor mijnheer de notaris.

« Niets voor ons chef? »

Twee kisten met groenten voor de Heikant, een mand voor de Lammerenberg en een bak met levende konijnen voor Allierskapel.

Hij roept de stoker om alles op te laden en de machinist komt ook. Hij kent dat.

Wanneer het laden geëindigd is, verdwijnt heel de bende in het kleine gebouwtje.

« Is er soms nog iets te laden? ». Dat blijft duren...

Eindelijk komen de mannen terug buiten en ze vagen heel bescheiden met de hand of met de mouw over hun mond.

En de tram vertrekt. Boem, boem, boem, zo dikwijls « boem » als er rijtuigen zijn...

Onze gyrobussen rijden drie jaar

Op 10 september 1956 werd een openbare vervoerdienst met gyrobussen ingewijd op de lijn Gent - Merelbeke. Het relaas van deze plechtigheid verscheen in «Onze Buurtspoorwegen», n^o 69, september - oktober 1956.

Dezelfde drie voertuigen zijn nog steeds in dienst.

Het is echter onnodig te verbergen dat wij enkele moeilijkheden hebben gekend, maar vergeten wij niet dat de exploitatie van een lijn van 8 km, met een zeer drukke bezetting op de spitsuren, een proef is geweest voor de constructeurs en voor de Buurtspoorwegen. Men heeft de zwakke punten van het materieel kunnen opsporen en sommige stukken versterken.

Einde juni had de G 1 (G voor gyrobus) : 167.363 km doorlopen — de G 2 131.033 km — de G 3 : 151.457 km, hetzij in het totaal bij 450.000 km.

De gyrobus biedt dezelfde voordelen als de trolleybus wat betreft het snel aanzetten, maar hij is een beetje gehandicapd door zijn gewicht ; inderdaad ledig weegt hij reeds 12 ton.

Het stroomverbruik gedurende het rijden bedraagt 2,5 Kwh/km maar daar moet nog 0,4 Kwh/km bijgevoegd worden voor het laden 's nachts, wat dus



in het totaal komt op 2,9 Kwh/km. Het stroomverbruik is dus aanzienlijk en ongelukkig betalen de vervoermaatschappijen in België de stroom nog zeer duur ; een ander nadeel is de verplichting stil te houden aan de voedingsmasten.

Dat neemt niet weg dat de gyrobus, op zich zelf een merkwaardige technische verwezenlijking.

Het zal de lezer waarschijnlijk interesseren dat de kleine Zwitserse stad Yverdon sinds 1 oktober 1953 een lijn exploiteert met twee gyrobussen, die nog steeds in dienst zijn en het zullen blijven tot op het einde van dit jaar. Elk voertuig heeft reeds meer dan

400.000 km afgelegd en indien men nu genoodzaakt is zijn toevlucht te nemen tot een ander vervoermiddel (de minibus) dan is dat te wijten aan de onbeduidende bezetting (2, 64 reizigers per kilometer).

In verband met de lijn Gent - Merelbeke willen wij er op wijzen dat in 1899, wanneer de «Société des Tramways électriques de Gand» begon met de exploitatie van deze lijn, zij de eerste tijd motorrijtuigen met elektrische accumulators in dienst stelde.

Onze foto toont een gyrobus aan het eindpunt te Gent - Zuid, terwijl hij stroom neemt aan de voedingsmast. Het ander voertuig, rechts, is een autobus.

Waarom worden te Londen 1000 trolleybussen vervangen door autobussen?

Wij hebben reeds melding gemaakt van de beslissing van «London Transport» om al de trolleybussen te vervangen door autobussen.

Deze verandering, die terugslaat op een aanzienlijk aantal voertuigen (meer dan 1.000) is reeds begonnen en zal geschieden in dertien fases.

Wij denken wel dat het onze lezers zal interesseren de redenen van deze beslissing te kennen, zoals zij werden uiteengezet in «London Transport Magazine».

De oorzaak is terug te vinden in het feit dat al de trolleybussen hun tijd hebben gehad. Deze «double decks» met trolley, hebben gedurende 24 jaar dagelijks in dienst van de

Londenaars gestaan en ieder voertuig heeft meer dan 1.450.000 km doorlopen. «Kunnen wij», zegt de steller van het artikel, «ons de straten voorstellen met rijtuigen en vrachtwagens uit die tijd?».

Het onderhoud van deze trolleybussen werd te kostbaar en ze in dienst houden zou oneconomisch zijn ; hun vervanging werd een noodzakelijkheid. Het feit dat zij nog steeds voldoening schenken en dat hun uiterlijk er nog goed uitziet strekt ter ere van de onderhoudsploegen.

De voertuigen met dieselolie, die de trolleybussen zullen vervangen, kunnen ingeschakeld worden in de andere autobusdiensten, wat zal leiden tot een besparing in de exploitatie en tot een eenvormigheid in de voorstelling.

De voordelen van deze overgang naar de autobus konden bekomen worden zonder bijkomende kosten. Men schat dat de exploitatiekosten ongeveer dezelfde zullen zijn als deze van de autobussen.

De voorziene modernisatie heeft betrekking op meer dan 1.000 voertuigen, verdeeld over 52 lijnen, met een totale lengte van meer dan 320 km., en waarop jaarlijks 560 miljoen reizigers vervoerd worden, wat slechts een zesde deel is van het totaal van de vervoerde reizigers door de «London Transport» (onze 1.000 autobussen vervoerden 140 miljoen reizigers).

De omvorming zal geschieden in 13 fases met telkens een tussenpoos van 3 maand ; de laatste vervanging zal plaats hebben in 1962. Na deze datum zal slechts een deel in het zuid-westen van Londen, nog bediend worden met trolleybussen, die na de oorlog werden gebouwd.

Het voornaamste doel van dit plan was de aanpassing van de diensten aan de plaatselijke omstandigheden. Telkens zullen de mogelijkheden onderzocht worden om de nieuwe autobuslijnen aan te passen aan de vroegere reiswegen van de trolleybussen.

