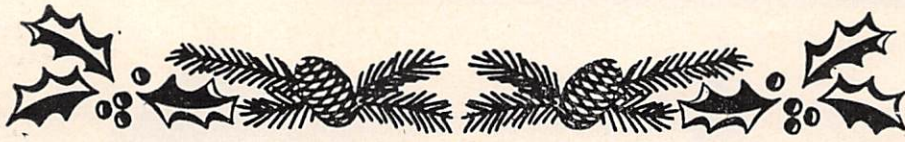




ONZE BUURTSPOORWEGEN

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

Kerstnacht, schoner dan de dagen



In zijn prachtig werk « EIGEN AARD » beschrijft de heer Prof. Dr. K.C. Peeters op een zeer pittige wijze de Vlaamse folklore in verband met de voornaamste gebeurtenissen uit het kalenderjaar en uit het menselijk leven.

Het is voor ons een zeer gewaardeerd voorrecht de vriendelijke toelating van de schrijver bekomen te hebben, om ter gelegenheid van Kerstmis een uittreksel uit dat werk te kunnen publiceren, handelend over de kerstfolklore in Vlaanderen.

De heer Peeters, oud-conservator van de Antwerpse Oudheidkundige Musea, is thans stadssecretaris van Antwerpen; sinds 1949 doceert hij de volkskunde aan de Universiteit van Leuven.

Als wetenschappelijk beoefenaar van de volkskunde heeft hij een aantal belangrijke publicaties op zijn actief. Vermelden wij: Eigen Aard, Het kerstlied in de Kempen, Naar een bibliografie van de Vlaamse folklore, De politieke betekenis van de Scheldeestroom, Het Vlaamse Volksleven, Het volkse kerstlied in Vlaanderen, enz.

NAARMATE Kerstavond nadert, komt over elkeen — hij weze diep-gelovig of uiterlijk-onverschillig — hij wone op het platteland of in de drukke grootstad, een wijdingvolle stemming.

Er is wellicht geen enkel gebeuren, dat zo diep blijft inwerken op het volksgemoed als de herdenking van de Menswording van de Zoon Gods, herdenking die de plaats heeft ingenomen van wat in de vóór-christelijke tijd het feest der winterzonnewende, het oude Joelfeest was. Zo komt het, dat in deze viering allerlei — in oorsprong verschillende — elementen samengestremeld zijn: oer-oude zielen-cultus, oud-Germaanse mythus en natuurdienst, agrarisch tover- en orakelwezen, op wonderbare wijze overstemd door de innige vroomheid der christelijke feestgebruiken.

De Kerstnacht is een wondere nacht: vol mysterie, vol geesten en klokgelui. Verplaatsen we ons even in de landelijke atmosfeer van enkele jaren geleden. Op Kerstavond vergaderen de huisgenoten en de burens rondom het haardvuur waarin de Kerstblok te gloeien ligt. Oude verhalen en kersivertellingen worden opgehaald en naarmate het middernachtelijk uur nadert, neemt de geheimzinnigheid toe. Over de wit-besneeuwde of de hardgevroren wegeltjes gaan allen ter Kerstmis, die aanvangt als de twaalf slagen uit de toren over de slapende velden weergalmen. Dan gaat een wondere wereld open. De verzonden klokken zijn voor enkele stonden weer in handen van de engelen, die ze mee doen brommen in het koor der vreugdevolle klokke-zangen. Wie dan in de stal moest komen, zou de koeien geknield zien zitten op het stro, de paarden horen spreken, want ze bidden, evenals de bijen, die gonzen in hun korven. De schapen staan naar het oosten gekeerd om de ster te groeten. Dat spreken der dieren is een taai bijgeloof, dat over geheel West- en Midden-Europa is verspreid.

Als een ver uitstervende naklank van de joelende en jubelende kerstviering van weleer, heeft het Vlaamse volk een schat van kerstliederen in ere gehouden, die

getuigenis afleggen van de vrome zin van ons volk en van zijn gehechtheid aan oude en schone tradities. De dramatisering van de liturgische plechtigheden groeide uit tot gehele « spelen », die uit de kerk op het marktplein geraakten en, samen met de liederen door « ghesellen van den spele » langs 's heren straten over heel Vlaanderen werden verspreid.

En terwijl enerzijds als uitvloeisel van de geestelijke spelen een krans van vrome liederen doorheen het volksleven werd gevlochten, nam het volk gretig zijn deel aan de innige, ongekunstelde liederen, die, door begenadigde zielen gedicht en in handschrift verspreid, later in de « devote ende profijtelijske » en andere « boecxkens » werden gebundeld. Want niet alleen het volkstoneel gaf aanleiding tot het ontstaan onzer kerstliederen, ook de liederdichters en de zangers der middeleeuwen hadden hun aandeel in de wording van de volkse liedereschat. Lang vóór de godsdienstzin lyrische uitingen zocht, werkte immers de kerstviering op de verbeelding in en werd de behoefte aan liederen ter opluistering gevoeld. Het volk zorgde voor de vermeniging, de aanpassing, voor de overlevering. Het gaf aan al dit « verzonken kultuurgoed » eigen kleur, eigen toon en eigen vorm, zodat het met zijn eigen trant tot het « volkseigen » ging behoren.

Een oppervlakkig waarnemer zal van deze rijkdom niet veel meer weervinden. Misschien nog enkele onsamenvangende bedelliederden, die drommen kinderen op oudejaarsdag langs de straten afdreunen. Mogelijk daarbij nog een stelletje van drie slampampers, die met een ster rondleuren en geld afbedelen om op hun manier feest te vieren...

Maar als men deze kinderen en deze slampampers beluistert, aan 't noteren gaat, ouderen van dagen aanspreekt en dat alles samenbrengt met wat anderen hebben verzameld, dan staat men verbaasd. Dan merkt men pas wat een rijke bronader men heeft ontdekt en hoeveel kostbaar materiaal te distilleren valt. Wij hebben

in een omvangrijke studie meer dan tweehonderd verschillende kerstliederen samengebracht, die thans nog door het volk gekend zijn en waarvan vele nog worden gezongen. Zij komen evenals onze stallekens uit de christelijke kerstmisviering en zijn, vanuit de kerk, langs de kerstspelen bij de kinderen terecht gekomen.

In deze liederen treft vooral de kinderlijk-vrome zin. Wat onze mensen het meest heeft aangegrepen, dat waren de droeve omstandigheden uit het leven van Christus. De eenvoudige volksziel wist er allerhande bijzonderheden rond te toveren om het geval nog aangrijpender te maken. De sneeuw komt er bij, de koude, de ellende.

het platteland ingeburgerd na de eerste wereldoorlog. Weliswaar was te voren reeds het gebruik der kerstbomen naar onze grote steden overgewaaid, doch na 1918 nam het fel toe, in zoverre dat nu verschillende verenigingen op onze buitendorpen ook kerstbomen zetten, terwijl andere er een soort liefdadigheidsfeest van maken.

De wintertijd is voor de boer een periode van rust, een overgangstijdperk van het ene zomerseizoen naar het andere, van een oude herfst naar een nieuwe lente. Hij ziet vol verwachting het nieuwe jaar tegemoet en hoopt op de velden, die nu slapen. De Kerstnacht geeft hem de kans een blik te werpen in de toekomst :



Er zijn oude liederen, die echte wiegeliedjes zijn en andere waarin spraak is van de os en de ezel, die het kindje met hun adem verwarmen. Soms gaat het tot het onverwachte : er is een volksdichter, die het kindeke plaatst in een bad, in een XV^e eeuwse kraamkamer, waarbij nadruk wordt gelegd op wat de boeren (herders) meebrengen. Deze arme herders, die niets konden geven dan hun liefde en een wijsje van fluit of doedelzak. Het Vlaamse volk in zijn vroomheid aanbad het Kindeken in de arme stal als de Schepper van hemel en aarde.

Zo blijft bij ons volk de christelijke Kerstmistraditie voortleven. Aangepast aan nieuwe tijden is de hoofdtoon na eeuwen onveranderd gebleven.

Als wij over de huidige Kerstviering der grootstad moesten schrijven, dan zouden, in deze tijd natuurlijk de kerstboom en de marentak als voornaamste « kerstplanten » dienen genoemd. Van bloemen gesproken. Een oude Brugse overlevering wil, dat tijdens de Kerstnacht alle bloemen hun kelken of knoppen openen. Als men op Sinte-Barbara of Sinte-Luciadag een kersen- of een appeltakje in water steekt, beweert men in West-Vlaanderen dat het in de Kerstnacht bloeien zal. Op andere plaatsen zegt het volksgeloof, dat deze twijgen in de Kerstnacht afgesneden en in een kruik water rond de haard gezet, op Lichtmis in bloei staan. Minder bekend is de oude volksgewoonte op Kerstavond een roos van Jericho in water te leggen : deze ontplooid tegen middernacht haar verschroepelde blaadjes en bloeide als een roos.

De kerstboom, uit Duitsland afkomstig, werd hier op

« Helder en klaar de Heilige nacht
Maakt op een vruchtbaar jaar bedacht. »

« Kerstmis vochtig en nat
Ton en schuur dan niets bevat. »

« Kerstmis nieuwe maan
De vruchten komen aan. »

Zo luiden enige der vele weerspreuken in verband met Kerstmis, doch vooral de wind speelt een rol als het om de vruchtbaarheid van veld en boomgaard gaat :

« Noordenwind is korenwind. »

« Veel winden in de Kerstdagen
de bomen manden vruchten dragen. »

Ook hier komt het bijgeloof weer opdagen. Men heeft de wind zeer graag in verband gebracht met de vruchtbaarheid. De fruitbomen en de veldvruchten hebben in de winter veel wind nodig, meent de boer, maar vooral in de Kerstnacht heeft de wind een bijzondere betekenis. Als hij in de Kerstavond door de schouw huilt, luistert men aandachtig of daarin geen klagende stemmen waar te nemen zijn van geesten, die bevrijd willen worden. Te middernacht echter, kan men weten wat de toekomst brengen zal. Als de wind donkere wolkengevaarten meevoert dan betekent zulks dat de boze geesten vrij spel hebben en de bovenhand halen. Is integendeel de lucht klaar en helder, dan mag men zeker zijn in de blanke schijn van maan en sterren de engelengestalten te zien rondzweven, die over de velden en landouwen de rijkdom brengen van een vruchtbaar jaar.

ze natuurlijk de naam van het gehucht dat zij bedienden, en indien er geen gehucht was, die van de dichtst bijgelegen herberg. Zo waren er : Bruin Paard, Bonte Os, Ganzeweg, Mestputteke, Zwarte Hengst, de Zwaantjes en zoveel anderen.

In de rijtuigen heeft Sylvain zijn werk.

Hij bedient zijn cliënten, rechtstaande, de benen gespreid, soms tegen de banken gedrukt om zijn evenwicht te bewaren.

Hij levert driehoekige reiskaarten af, in drie exemplaren, een voor de reiziger, een voor de Nationale Maatschappij en een voor de exploiterende maatschappij.

Dat alles vraagt een hele boekhouding. Op sommige lijnen bestaan er reiskaarten met een vaste waarde waarop overeengekomen tekens, met blauw of rood potlood, worden aangebracht. Op andere lijnen draagt de reiskaart de naam van al de halten ; het komt er op



Waar is de tijd!! De tijd van de stoommachines en de oliekannetjes, toen men niet op een beetje olie zag.

aan ze op de gewenste plaats af te scheuren en de strook dient als controle. Tenslotte levert men op sommige lijnen kartonnen reiskaarten af zoals op de spoorwegen.

Ah, het is allemaal heel ingewikkeld.

Wanneer Sylvain zijn ronde gemaakt heeft, gaat hij terug naar zijn domein, de pakwagen, ofwel blijft hij met de een of andere reiziger praten over koetjes en kalfjes.

De tram stopt in het station van M... « Station » is veel gezegd. Er is juist één wijkspoor.

ONZE VOORPAGINA

Een Standaard-motorrijtuig, aan de halte van de kerk te Zandvliet. Deze foto behoort reeds tot het verleden daar sinds 6 november 1960 de trams vervangen werden door autobussen. Op blz. 6 en 7 wijden wij een artikel aan deze vervanging.

(Foto Fr. Keutgens.)

Sylvain springt op de kade en brengt een colli voor de melkerij naar het bureel.

Het bureel is eigenlijk de gelagzaal van een herberg op de buiten.

De dochter van de chef, die juist aan 't wassen was, komt voor en droogt de handen af aan haar voorschoot.

« Ah, goede dag Sylvain. »

Zij neemt de colli in ontvangst, tekent de geleibrief en stelt de gebruikelijke vraag :

« Een druppel, Sylvain ? »

Daar zij de gewoonten en de treincheffs kent, neemt zij een glas uit het rek zonder het antwoord af te wachten. Zij profiteert van de gelegenheid om even in de spiegel te kijken en een beetje orde te brengen in haar kapsel.

Sylvain neemt het glas, gevuld met genever van de goede soort, voorzichtig op.

« En hoe gaat het anders, Julia ? »

« Zoals ge ziet, altijd aan het werk. »

Sylvain ledigt het kleine glas in een teug, het hoofd achterover om toch maar niets te laten verloren gaan.

« Julia, tot 14 h. 50 misschien. »

« Tot ziens, Sylvain. »

Buiten wacht de machinist, met de ellebogen leunend op de kolenbunker, het vertreksein af.

Sylvain kijkt of alles in orde is, of de reizigers opgestapt en de deuren gesloten zijn.

Even een blik op het uurwerk, dat in gewicht en omvang, evenveel waard is als dat van de machinist.

Tu, tuut !!!

De chef springt op de voetrede van de pakwagen op het ogenblik dat deze hem voorbij rijdt.

En alzo vervolgt de 159 zijn weg naar J... anderhalf uur om de afstand van 30 kilometer af te leggen. Nochtans op sommige ogenblikken rijdt de tram tegen 60 km. per uur.

Waarom hij zich soms haast ? Wel omdat Gust de hinderlagen van de baan kent. Hij weet dat er colli's moeten geladen en gelost worden aan verscheidene halten en dat men zich niet geneert om hem een wagen te doen nemen die met ongeduld wordt verwacht aan het einde van de lijn.

Eindelijk, daar is J... in het zicht. In de straat, die naar het station leidt en waar de sporen in de straatstenen liggen, wiggelen de locomotief en de rijtuigen zoals eenden.

De tram rijdt het station binnen.

De 159 wordt afgehaakt en de ploeg, machinist en stoker, herbegint al de bewerkingen voor het volgende vertrek.

Terwijl Charles het vuur kuist en de sintels met de schop naast de locomotief werpt, open Gust de panelen van de machine en smeert, smeert.

Hij ziet niet op een beetje olie, Gust.

« Het is ongelooflijk » mompelt hij « die « boîtes » hebben altijd dorst. Ik heb er al meer katoen ingestoken en ik heb schrik dat ze zullen warm lopen. Wat zal ik nog allemaal tegenkomen. »

**

Wat is dat alles lang geleden. Vroeger was een vertraging veroorzaakt door een warm gelopen « boîte » iets zeer erg dat onvermijdelijk een verantwoording vergde van de agenten en soms sancties voor gevolg had.

Wanneer onze autobusbestuurders thans hun dienst beginnen, hebben zij slechts een blik te werpen op het instrumentenbord om de oliestand na te gaan maar zij hebben zich niet meer te bekommeren om oliekannetjes.

Onze Buurtspoorwegen

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

Aangesloten bij de Vereniging van Belgische Personeelsbladen

Redactie : Wetenschapsstraat, 14, BRUSSEL 4

Tel. : 11.59.90 — Post : 135 — Postrekening : n° 32 27

Oplage :

Nederlands : 6.800 ex. — Frans : 6.000 ex.

De N.M.V.B. is genoodzaakt op de LIJN ANTWERPEN - ZANDVLIET de spoordienst te vervangen door autobussen

Sinds 6 november heeft de autobus de plaats van de tram ingenomen op de lijn Antwerpen - Zandvliet.

Wij leggen er deze maal de nadruk op dat deze vervanging ons werd opgedrongen door omstandigheden vreemd aan het financieel rendement van de lijn in kwestie. Inderdaad, de Polder, die sinds 1887 door de lijn Antwerpen - Zandvliet wordt doorkruist, wordt volledig omgewoeld door werken van grote omvang, die voorzien zijn in het tienjarenplan, ontworpen met het oog op de uitbreiding van de haven van Antwerpen.

De haven van Antwerpen, gelegen op 88 km. van de zee, is bij hoog water bereikbaar voor schepen met een grote tonnaalmaat en dat niettegenstaande de grote afstand, die haar scheidt van de open zee. Aldus geniet Antwerpen van een zeer voordelige ligging zowel voor de internationale scheepvaart als voor het spoor- en wegvervoer.

Het steeds toenemende goederenvervoer en de vooruit-

gang op technisch gebied dwingt iedere wereldhaven een uitbreidings- en modernisatieprogramma te volgen.

Opdat de haven van Antwerpen haar plaats zou behouden in de rij van grote havens, zoals Rotterdam, Hamburg en Bremen, was het dringend nodig de haveninstellingen uit te breiden en te moderniseren. Alzo werd in 1956 een tienjarenplan opgesteld dat de aanbesteding van verbeteringswerken en uitbreidingen voorzag voor een globaal bedrag van ruim 5 miljard. Een vijfde havendok van 1.500 m. lang en 300 m. breed werd reeds gegraven; een zesde havendok is in aanbouw evenals twee kanaaldokken, met in het totaal ongeveer 15 km. kaai, en een nieuwe zeesluis, die de haven toegankelijk zal maken voor tankers van 50.000 ton dw.

Aldus zal de haven in 1965 beschikken over 80 km. kaai en oeverlengte terwijl de oppervlakte van de dokken van 462 ha. op 896 ha. wordt gebracht. Ook zal de haven-uitrusting volledig worden vernieuwd.

GESCHIEDENIS VAN DE LIJN ANTWERPEN - ZANDVLIET

Men zal zich rekenschap geven van het belang dat gehecht werd aan de aanleg van de lijn Antwerpen - Zandvliet - Lillo indien men weet dat vanaf de eerste vergaderingen van de Raad van Beheer, gehouden tussen de oprichting van de Maatschappij in juni 1884 en de maand december van hetzelfde jaar, werd overgegaan « tot het onderzoek van de lijn van Antwerpen naar Zandvliet met verlenging naar Nederland ». De verguningsaanvraag werd door de N.M.V.B. ingediend op 30 oktober 1885.

De hogere overheid was minder geïnteresseerd daar zij de officiële toelating slechts verleende op 8 augustus 1887. Maar het Hoofdbestuur van de N.M.V.B. had reeds enkele maanden voordien een aanvang laten nemen met de werken.

De opening van de verschillende baanvakken had plaats op volgende data :

Merksem (Ijskelder) - Zandvliet : 4 september 1887.

Ekeren - Wilmarsdonk - Lillo (fort) : 1 oktober 1888.

Lillo (fort) - Lillo (haven) : 2 juni 1892 .

De stoomtrams drongen door tot op het Klapdorp in het centrum van de stad Antwerpen. Inderdaad de lijn Antwerpen - Merksem (Oude Bareel), die met paardetractie werd geëxploiteerd sinds 1878, werd op 17 december 1886 overgenomen door de N.M.V.B.

De exploitatie van deze lijn werd in 1887 toevertrouwd aan de « S.A. Tramway d'Anvers » en tezelfdertijd werd toelating verleend om met stoomtrams door te dringen tot in de stad.

Op 10 augustus 1887 werd de naam van de pachtende maatschappij veranderd in « Tramway du Nord d'Anvers ». In het nummer 76 van ons tijdschrift verscheen reeds een uitgebreid artikel onder de titel : « De Ontwikkeling van het buurtspoorwegnet in de Antwerpse Polder en in de Voorkepen ».

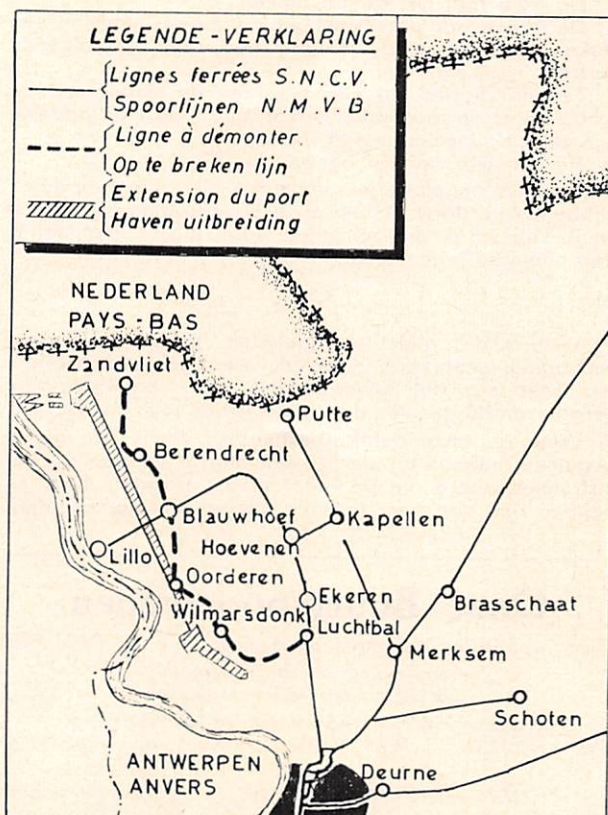
Met het oog op de verbinding met het Nederlands net werd de spoorbreedte van 1,067 m. aangenomen. Deze werd slechts in 1919 vervangen door het éénmeeterspoor.

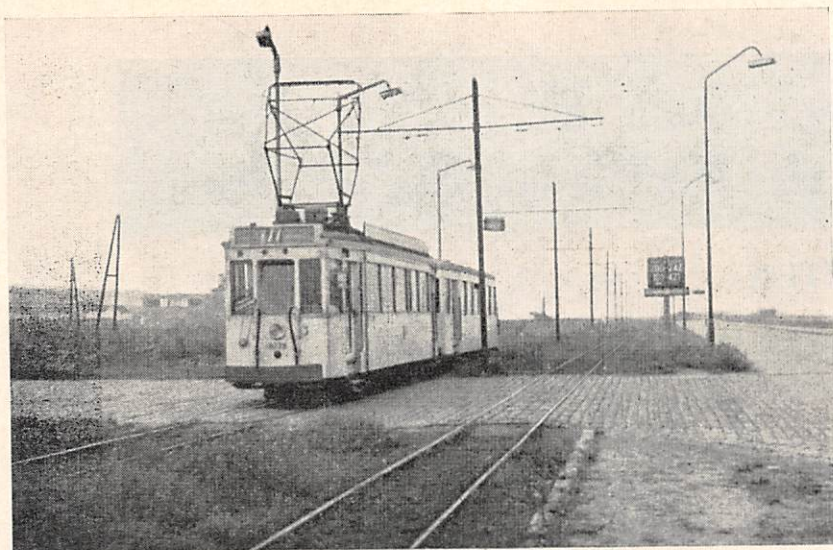
De lijnen naar Zandvliet en Lillo werden tot in 1927 met stoomtractie geëxploiteerd.

HET MATERIEEL.

Bij het doorbladeren van de eerste jaarverslagen stelden wij vast dat de lijn Antwerpen - Zandvliet - Lillo een bijzonder regime genoot wat betreft het materieel.

Inderdaad de N.M.V.B. leverde gewoonlijk het materieel aan de exploitanten maar bovengemelde lijn maakte een uitzondering. Het was het enige geval waar de exploitant de stoommachines, de rijtuigen en de wagens leverde. De S.A. Tramways d'Anvers beschikte over stoommachines van 11 T. met twee assen en rijtuigen die veel smaller waren (2 m.) dan de klassieke buurtspoorwegrijtuigen, waarmede de andere Antwerpse lijnen waren uitgerust.





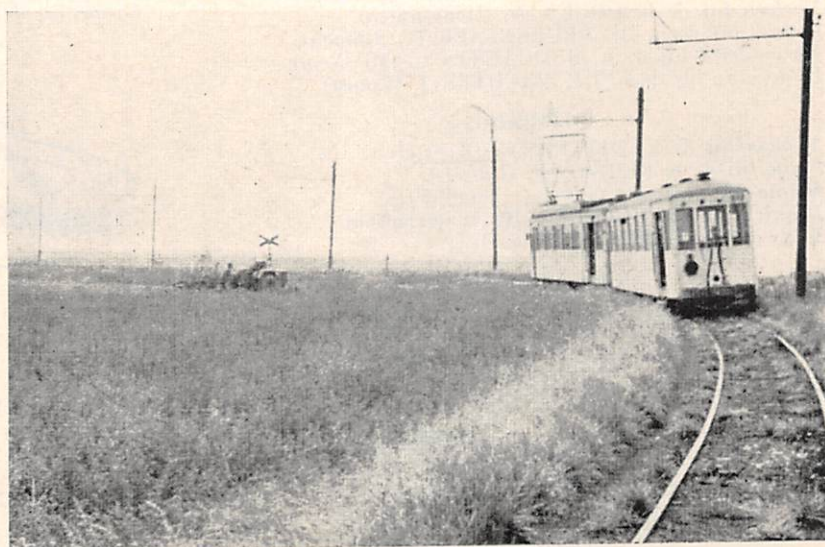
De Noorderlaan is een grote verkeersader, die langs de nijverheidsinstellingen loopt, gelegen in de nabijheid van de Schelde. Het paneel, rechts, duidt de kaaien aan, waarnaar de steenweg leidt, die onze sporen kruist.

Hieruit mogen wij besluiten dat het speciaal materieel van deze lijn gebruikt werd voor de rechtstreekse internationale verbindingen van Bergen-op-Zoom en Tholen naar Antwerpen.

DE ELEKTRIFICATIE.

Eerst verscheidene jaren na de eerste wereldoorlog werden de lijnen van de Polder geëlektrificeerd zoals blijkt uit onderstaande tabel :

- 1927 : Antwerpen - Ekeren (Dijk).
- 1929 : Ekeren (Dijk) - Oorderen .
- 1931 : Ekeren - Hoevenen - Blauwhoef - Lillo (haven) en Oorderen - Blauwhoef - Zandvliet.
- 1932 : Uitbreiding naar de Kruis-schans.
- 1934 : Hoevenen - Kapellen.



De tram komende van Antwerpen heeft de weg verlaten en rijdt door de uitgestrekte poldervlakte.



De 77 heeft zijn eindpunt bereikt te Zandvliet (Tol). Rechts het stationsgebouw en het vroegere tolkantoor; op de achtergrond de kleine bergplaats. Hier was vroeger het eindpunt van de trams komende van Bergen-op-Zoom.

(Foto's Fr. Keutgens.)

Bijgaand plan toont het traject van de lijnen Antwerpen - Zandvliet en Antwerpen - Lillo, die beiden in het gebied liggen van de uitbreidingswerken. De eerstgenoemde lijn moest eerst verdwijnen daar het tienjarenplan niet alleen het graven van kanalen en dokken voorzag maar eveneens het plaatsen van haveninstallaties, aanleggen van spoorlijnen en nieuwe toegangswegen. Hieruit volgt dat de N.M.B.S. verplicht is haar sporen voorlopig te verleggen in afwachting dat zij definitief kunnen aangelegd worden. Ingevolge deze werken was een normale exploitatie onmogelijk en zouden onze diensten geregeld moeten onderbroken worden.

**

De lijn n° 77 verbond Antwerpen met Zandvliet langs Wilmarsdonk, Oorderen, Blauwhoef en Berendrecht. Aan haar eindpunt te Zandvliet (Tol) stond zij vroeger in verbinding met de

Nederlandse stoomtrams komende van Bergen-op-Zoom.

Aan dat eindpunt beschikten wij over een bergplaats die destijds diende als quarantaine voor wagens met vee en in de onmiddellijke omgeving bevindt zich een folkantoor, dat sinds enkele tijd niet meer gebruikt wordt.

De lijn n° 75 rijdt nog steeds tussen Antwerpen en Lillo. Op de Luchtbal wijkt de lijn af naar Ekeren, Hoevenen en Stabroek. Aan de Blauwhoef kruist zij de lijn naar Zandvliet en loopt in rechte lijn verder naar Lillo, aan de oever van de Schelde.

De stelplaats van Blauwhoef zal geleidelijk omgevormd worden in een bergplaats voor autobussen en men beschikt er over een ruim rangeerplein. De burelen en aanhorigheden werden onlangs vernieuwd.

Nieuws van het Hoofdbestuur en van onze Exploitatiegroepen



GEBOORTEN

Nu syt willecome

Kindje, ons gheboren.

HOOFDBESTUUR

Johan-Marie bij de h. DROOGMANS R. (Sterrebeek).
Margareta bij de h. LOECKX A. (St-Genesius-Rode).
Lutgart bij de h. D'HONDT L. (De Pinte).

ANTWERPEN

Theo bij de h. VAN HOVE J. (Langdorp).
Joris bij de h. VONCKX J. (Meehelen).
Joanna bij de h. DE KEYSER Fr. (Putte).
Marleen bij de h. TEUNKENS Fr. (Oud-Turnhout).
Marleen bij de h. DOCKX A. (Hoogstraten).
Patrick bij de h. DE BEUCKELAER L. (Schoten).
Marie-Claire bij de h. BOOGAERTS L. (Merksem).
Hildegarde bij de h. DE WACHTER J. (Rumst).

LIMBURG

Stephan bij de h. WITTEGERS G. (Koersel).
Nadia bij de h. RERREN R. (Hasselt).
Heidie bij de h. RAYEN Fr. (Tessenderlo).
Benny bij de h. HOEYBERGHS M. (Schaffen).
Willy bij de h. NIJS AL. (Hoeselt).

OOST-VLAANDEREN

Michel bij de h. VERVAET E. (St-Amandsberg).
Werner bij de h. BLIKI M. (St-Lievens-Houtem).
Linda bij de h. TOLLENAERE AL. (Gent).
Marijke bij de h. DE BRAUWER M. (Elversele).
Dirk bij de h. SNOECK G. (Eke).

WEST-VLAANDEREN

Danny bij de h. VANTOMME W. (Kortrijk).
Christine bij de h. CATRY O. (Geluwe).
Jan bij de h. MAES J. (Kortrijk).

BRABANT

Benjamin bij de h. BAELEN J. (Chastre).
Karin bij de h. LENSECLAES M. (Overijse).
Lutgarde bij de h. DE MOYTER A. (St-Kwintens-Lennik).
Martine bij de h. GLINEUR M. (Genappe).

Luc bij de h. DE VITS J.B. (Kester).
Anne bij de h. VAN BELLE N. (St-Gilles).
Christine bij de h. DE HERTOOG Fr. (Wambeek).
Eliane bij de h. JACOBS J. (Sauvenière).
Sonja bij de h. DE MEY J. (Teralfene).
Carine bij de h. ROBERT L. (Nijvel).
Myriam bij de h. DE SMET R. (St-Pieters-Leeuw).
Dorine bij de h. VAN DAMME A. (Grimbergen).
Christine bij de h. LAUREZ N. (Villers-la-Ville).
Stefaan bij de h. VERDICKT M. (Grimbergen).
Linda bij de h. BILLENS G. (Wambeek).
Roger bij de h. DE SAEGER J. (Schepdaal).
Jos bij de h. DE KOCK P. (Asse).
Dany bij de h. BOVIJN J. (Balegem).
Jean-Marie bij de h. GOVAERTS E. (Meise).
Greta bij de h. VAN DER BORGH M. (St-Kw.Lennik).
Stephaan bij de h. RAVEYTS J. (Anderlecht).
Brigitte bij de h. VERELST Ed. (Grimbergen).
Carine bij de h. FOUBERT M. (Smeerebke-Vloerzegem).

HUWELIJKEN



*Vaert wel ende
levet scone*

LIMBURG

De h. MEEUWIS André met Mej. EYCKMANS Juliana.

OOST-VLAANDEREN

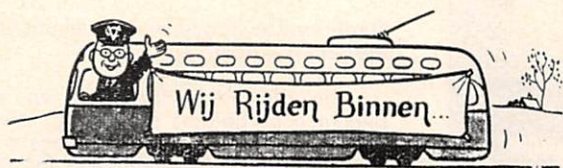
De h. VANDER JEUGT M. met Mej. DE CLERCQ L.

WEST-VLAANDEREN

De h. VANTOMME A. met Mej. VANTOMME J.-M.
De h. LEGEIN Herman met Mej. BAERT Aline.

BRABANT

De h. CORBEELS Jules met Mej. COOSEMANS Irma.
De h. VAN EVERBROECK W. met Mej. CARDOEN A.
De h. SALLE Georges met Mej. CREMERS Esther.
De h. GEEROMS J. met Mej. LEEMANS Delphina.
De h. DE BACKER Joannes met Mej. SONCK Luciana.



Oprustgestelde Agenten in de Groepen

Maanden sept.-okt. 1960	Dienstj.	Groep
VAN LOON M., machinist	34	Antwerpen
FONTEYN C., stoker	33	»
HUYSMANS L., ontvanger	27	»
VAN POTTELBERGHE E., koerman	33	Oost-Vl.
DONDEYNE H., el. geleider	33	»
GERMEYNS O., ontvanger	33	»
DE POORTERE A., ontvanger	27	»
TIMMERMAN M., el. geleider	47	West-Vl.
SCHOLLAERT L., e.a. klerk	45	»
SPRIET A., ontvanger	36	»

TIELEMANS O., keurwerkman	47	Brabant
DE GROEF A., el. geleider	46	»
BROOS R., gesch. werkman	40	»
VAN CASTEREN J., baanwerker	39	»
VAN WAESBERGHE R., manoeuvre	37	»
CNOPS E., machinist	36	»
FANUEL M., hoofdontvanger	32	»
SMEESTERS K., gesch. werkman 1° kl.	24	»
DELPORTE H., gesch. werkman 1° kl.	20	»
DRIESEN E., meestergast 1° kl.	48	Limburg
RAMAKERS A., ploegbaas	31	»
VANDERSMISSEN L., baanwerker	25	»
HENKINET A., brigadier	36	Luik
LISMONT C., ontvanger	35	»
HOPMANS E., ontvanger	34	»
BRAINE M., el. geleider	32	»
CROMMEN J., baanwerker	19	»
HARTH J.B., controleur	49	Namen-Lux.
DEGODENNE L., ontvanger	38	»
CLOSQUET J., ploegbaas	34	»
BILQUIN E., el. geleider	32	»
DELAUNOIS E., gesch. werkman 1° kl.	41	Henegouwen
MARIEN E., el. geleider	36	»
VANDERCAPPELEN E., gesch. werk.	34	»
DE STERCKE A., baanwerker	24	»

MOOIE LOOPBANEN



Van Waesberghe R.
Is in dienst getreden op 20-10-1920 als manoeuvre in de stelplaats van Grimbergen, die hij nooit heeft verlaten.



Degodenne L.
Trad in dienst op 28-9-1913 als ontvanger te Morville, de stelplaats van de lijn Dinant-Florennes. Hij heeft drie verschillende vervoermiddelen gekend.



Lismont G.
Begon op 28-1-1923 als ontvanger in de stelplaats van Luik-St-Gilles, waaraan hij gedurende gans zijn loopbaan verbonden bleef.



Cnops F.
Begon als stoker op 5-7-1915 te Leuven en werd tot machinist bevorderd in 1928. De laatste jaren werkte hij te Kessel-Lo.



Broos R.
Trad in dienst als manoeuvre op 1-2-1913 in het werkhuis van Kessel-Lo, dat hij nooit verliet. Hij eindigde zijn loopbaan als geschoold werkmán.



Tielemans O.
Begon in het werkhuis van Kuregem, als schilder, op 1-6-1910. Hij werd geschoold werkmán op 1-7-1947. Gedurende bijna een halve eeuw schilderde hij allerhande materieel.



Van Casteren J.
Is in dienst getreden op 17-6-1914 als baanwerker te Haacht. Hij werd later machinist en hernam nadien zijn vroegere bezigheden.



Timmerman M.
Begon op 2-7-1912 als elektrisch geleider op de lijnen van de kust. Hij bleef dit gans zijn loopbaan en was gehecht aan de stelplaats van Knokke.



Laloux C.
Hij begon in het werkhuis van Morville. Werd in 1914 ontvanger en in 1923 stationschef. In 1942 werd hij bewegings-overste benoemd te Lierneux.



Vandekerckhove C.
Kwam in dienst op de kustlijnen op 16-8-1923. Hij was als baanwerker gehecht aan de stelplaats van Oostende.



Geenen J.
Begon als ontvanger op 20-6-1918 op de lijnen van de Antwerpse Kempen. Gans zijn loopbaan was hij verbonden aan de stelplaats van Turnhout.



Vanbrouane A.
Werd aangeworven op 29-5-1913 in het werkhuis van Borgworm. Hij werd in 1925 machinist te Bres-soux, waar hij zijn loopbaan eindigde.



Dehaspe A.
Trad in dienst als ontvanger te Anderlues op 7-6-1921. Hij bediende gedurende 39 jaren de lijnen van het Centrum.

ONZE BUURTSPORWEGEN wenst al haar lezers

een zelig Kerstfeest

en

een voorspoedig Nieuwjaar

Hoofdbesluit

HERDENKINGS DAG

Op 11 november, te 10 h 30, waren verscheidene afvaardigingen van het personeel verenigd in de hal van het Hoofdbestuur om hulde te brengen aan de agenten, overleden ingevolge oorlogsfeiten.

De heer Hoens, Directeur-Generaal, vergezeld van de heer Declercq, Inspecteur-Generaal, drukte de hand van de afgevaardigden en groette de ambtenaren, die er aangehouden hadden de plechtigheid bij te wonen, o.m. de heer Mornard, Hoofdingenieur, en de heer Romain, Hoofdinspecteur.

Na een ogenblik stilte in acht te hebben genomen, legde de heer Directeur-Generaal een krans neer aan de voet van de herdenkingssteen. Hij werd gevolgd door de heer Cuvelier, Directeur van de Groep Brabant, die een krans neerlegde, aangeboden door de agenten van het werkhuis van Kuregem. Nadien was het de beurt aan de heer Vanderbruggen, voorzitter van de Nationale Vriendenkring van Oudstrijders en Weerstanders van de N.M.V.B., omringd door verscheidene leden van het comité, om een bloementuil neer te leggen.

De afgevaardigden van de sportkring « Espoir Vicinal », vergezeld van de vaandeldrager, brachten eveneens een bloemenhulde. De heren Vanden Eede en Cornellie, resp. voorzitter en ondervoorzitter van de kring « Onder Ons », boden een kussen met rozen en chrysanthen aan.

Zoals elk jaar waren ook de heer A. Glibert, e.a. inspecteur, en de heer De Rycke, oud-agent van Kuregem, aanwezig.

Antwerpen

VERBROEDERING TRAMPORSENEEL MERKSEM

Onder de titel « Tramina » ging op zaterdag 15 oktober jl. te Merksem de zoveelste bonte avond door, gegeven door de « Verbroedering Tramporseneel ».

Deze maal was het wel iets bijzonders daar de vereniging haar 10-jarig bestaan vierde.

Onder de aanwezigen werden onder meer opgemerkt, de heer burgemeester Van Tichel en zijn dame, de heer gemeentesecretaris, de heer Van de Kieboom, bewegingsoverste, en Mej. Cornelissens, maatschappelijke assistente.

De muzikale omlijsting werd op schitterende wijze verzorgd door Staf Laeremans en zijn orkest. De harmonie opende de avond en een muzikale clown en een troubadour traden op als gast. De tramjongens van het cabaret vulden de rest van deze gezellige avond, die besloten werd met een bal.

Het doel van deze vereniging, het personeel samen te brengen als een grote familie in vriendschap en in verstandhouding, was weer eens prachtig geslaagd.

Het feit dat deze groep reeds tien jaar bestaat, reeds een 20-tal malen optrad, waarvan driemaal op verplaatsing, is het beste bewijs dat de mannen van Merksem houden van hun « Verbroedering ».

Rond februari starten zij trouwens weeral met een nieuwe revue « Moet er geen zand zijn ».

Wij nodigen allen nu reeds uit, want hoe meer zielen, hoe meer vreugde!

VRIENDENKRING VAN HET PERSONEEL AUTOCARTOCHT NAAR BEIEREN

Reeds werden de eerste schikkingen getroffen voor onze jaarlijkse autocar-tocht, die volgend jaar Beieren als bestemming heeft. De reis gaat door van 15 tot 23 juli met een vijfdaags verblijf in de omgeving van Berchtesgaden. Vandaar worden talrijke uitstappen gedaan. Nadere inlichtingen verschijnen in het volgend nummer. Inschrijvingen worden nu reeds aanvaard.

Brabant

Op de vooravond van 11 november had te Kuregem de traditionele hulde plaats ter nagedachtenis van de drie agenten van die stelplaats, die in de oorlog 1940-1945 werden terechtgesteld.

Oost-Vlaanderen

EERLIJKE DADEN

Een eervolle vermelding werd verleend aan de volgende agenten wegens het binnenbrengen van geld, gevonden tijdens het uitvoeren van hun dienst: Coenen A., Van Bogaert P., Demeyer C., Geraert M., Watthé R., Deridder E., Segers A., Vandevoorde R. en Eeckhout A.

Bovendien brachten de agenten Vandamme V., Vandecasteele A., Willaert A., Neyrynck L., Schiettecatte R., Dekeyzer M. en Devruycker O. sommen binnen beneden de 100 F.

Sp.: Natuurlijk en ook en vooral dat het personeel van de lijn wist dat er bijzondere diensten voorzien waren, wat hier niet het geval was. Wanneer wij iets kopen in een winkel kunnen wij het rustig bekeuren en zelfs beproeven VOOR het gebruik.

Maar wanneer het een openbare dienst betreft kan de cliënt slechts oordelen NA hem te hebben gebruikt, het past dus dat de dienst niets te wensen laat.

Een
wedervaren
van



Controleur SPEURNEUS

SPEURNEUS: Verleden zondag heb ik mij rekenschap kunnen geven van het feit dat de taak van bewegingsoverste niet altijd gemakkelijk is. Ik ging naar een naburig dorp waar een folkloristische stoet uitging...

ONTVANGER: Er werden toch bijzondere diensten ingelegd?

Sp.: Juist, maar aan het vertrekpunt van de autobus was geen enkel bericht uitgehangen en volgens de uurregeling zouden wij anderhalf uur moeten wachten daar de bus juist vertrokken was; meer dan twintig personen stonden te wachten en ik wist niet wat te antwoorden aan mijn vrouw, die niet goed gezind was.

O.: Ten slotte zijt ge toch allemaal kunnen vertrekken?

Sp.: Toch wel, een bijzondere dienst heeft al deze liefhebbers van folklore komen opladen en ter plaatse gebracht, tot 3 h. 's Namiddags zag ik de chef tekeergaan, midden verkeersopstoppingen, en 's avonds heb ik hem even goede dag gaan zeggen.

O.: Hebt ge uw beklag gemaakt over de dienst?

Sp.: Neen, ik heb hem laten spreken. Alzo vernam ik dat hij tot 's middags getwijfeld heeft twee bijzondere voertuigen in te leggen, daar de vorige zondag, bij de aanvang van de feesten, deze bijzondere diensten geen supplementaire ontvangst hadden bezorgd.

O.: Waarschijnlijk heeft het goed weder er hem toe aangezet?

Sp.: Gelukkig want er was een massa volk. Hij vertelde mij dat op een bepaald ogenblik onze autobus op een kruispunt geblokkeerd werd door vier auto's; hij deed teken aan de commissaris, die trachtte het verkeer te kanaliseren, en deze stak de armen in de lucht. Onze chef ging een hartelijk woordje spreken met de automobilisten, deed hen een paar manoeuvres maken en eindelijk kon onze bus vertrekken.

O.: Hij handelde om beters wil.
Sp.: Dat was niet de mening van de commissaris, die een weinig later onze chef kwam bedreigen een omstandig verslag op te maken indien hij nog herbergon, want daar hij ter plaatse was, moest hij alleen het verkeer regelen.

O.: En wat antwoordde onze chef?

Sp.: Zeer diplomatisch, hij kent zijn Pappenheimers, pleitte hij schuldig en liet hem verstaan dat hij gehandeld had in het algemeen belang. Ik dacht bij mij zelf, indien onze chefs niet dezelfde verantwoordelijkheid hebben als deze van de grote spoorwegen, zij daarentegen dikwijls onmiddellijke beslissingen moeten treffen zonder de dienstoverste te kunnen raadplegen.

O.: Ge hadt graag gehad dat de reizigers waren ingelicht betreffende het inleggen van deze bijzondere diensten?

De voorverwarming van autobussen te Tremelo

In het nummer 79 van « Onze Buurtspoorwegen » (maart-april 1959) hebben wij reeds de kwestie van de voorverwarming van autobussen in openlucht behandeld.

Het betrof een eerste proef gedaan in de stelplaats van Hamme. De leiding voor de toevoer van warme lucht werd niet ondergronds aangelegd en de gebruikte warmeluchtgenerator was een standaard apparaat, bestemd voor de verwarming van lokalen, dat slechts een gemiddelde verhoging van de lucht tot 48° C. toeliet.

Enkele maanden nadien werd te Nijvel hetzelfde principe toegepast, alleen werd de leiding voor de warme lucht in de grond gelegd en de installateur leverde een gewijzigd standaardmodel dat toeliet de lucht te verwarmen tot ongeveer 90°.

In het begin van 1960 werden wij voor hetzelfde probleem geplaatst te Tremelo (Brabant).

Bij de bouw van het buurtspoorwegstation had men niet gezien op enkele vierkante meter heidegrond. Aldus beschikt men nu, nadat de sporen werden verwijderd, over een zeer uitgestrekte rangeerplaats voor de autobussen.

Immers, sedert het begin van het jaar, vertrekken 15 autobussen vanuit

deze stelplaats. Er was geen sprake een garage in duurzaam materieel te bouwen en in een geprefabriceerde bergplaats zou men, in elk geval in de winter, slechts een temperatuur bereiken een weinig hoger dan deze van buiten.

grondse leidingen gelegen links en rechts van de ketel en waarop warmeluchtverdelers zijn aangebracht.

's Avonds worden de autobussen geparkeerd tegen een betonnen stutblok, die men op de foto ziet. 's Mor-

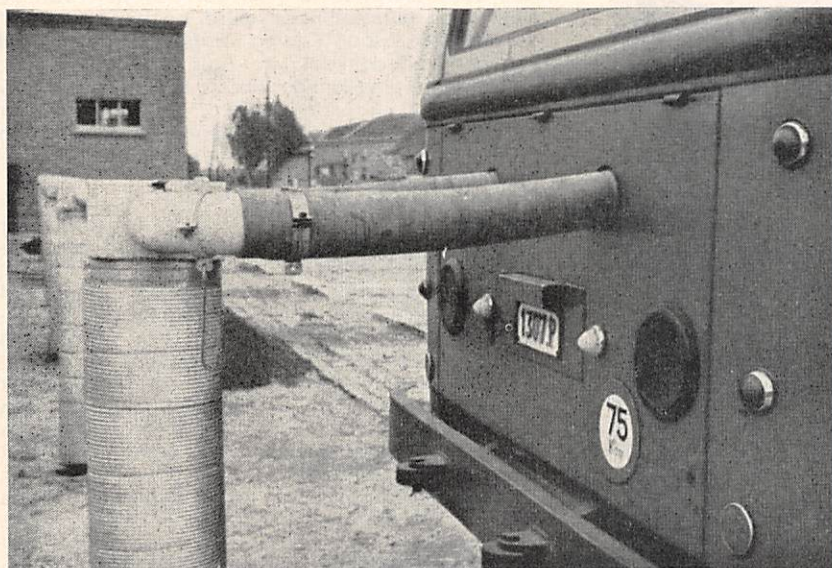


Nachtelijk zicht van de openluchtbergplaats te Tremelo.

Men heeft dan de voorkeur gegeven aan een bergplaats in openlucht met voorverwarming. Op de beschikbare ruimte werd een klein gebouw opgetrokken bestemd om een ketel te bergen, die lucht levert aan een hoge temperatuur. Hij voedt twee onder-

gens vroeg worden rubber slangen in de openingen, aangebracht in de achterwand van de autobussen, gestoken.

De warme bereikt de motor en zijn bijhorigheden en voert de temperatuur derwijze op dat het starten gemakkelijk kan geschieden.



Op de achtergrond bemerkt men het gebouw waarin de warmeluchtgenerator is ondergebracht.

Links een verdelingsleiding voor warme lucht; zij is samengesteld uit een metalen buis, omgeven met een laag glaswol, die beschermd wordt door een plaat aluminium; het bovenste deel is voorzien van een bak met twee aftakkingen voor warme lucht.

In de tijd van de stoom en de spoorauto was Tremelo gelegen op het kruispunt van onze spoorlijnen Mechelen - Aarschot en Lier - Werchter. Na de oorlog werden in de streek verscheidene autobuslijnen opgericht o.m. Mechelen - Putte - Tremelo en Mechelen - Keerbergen - Tremelo - Aarschot.

Alles wijst erop dat Tremelo de plaats zal innemen, die in de tijd van de stoom, toegewezen was aan Westerlo en Aarschot.

Het dorp heeft vooral bekendheid verworven door pater Damiaan, apostel van de melaatsen. Te zijner gedachtenis werd, naast het klooster van de paters Picpussen, een zeer interessant museum opgericht.

Het 11^{de} Internationaal Spoorwegesalon

Het was de zesde maal dat de N.M.V.B. deelnam aan het Internationaal Spoorwegesalon, dat elk jaar ingericht wordt in het Centraalstation te Brussel.

Deze maal hadden wij als thema genomen : de werkhuisen en onderhoudscentra. Om de ligging van de plaatsen beter aan te duiden was elke foto van een werkhuis vergezeld van een foto van onze exploitatie ter plaatse.

Op de scheidingswand werden een twaalfstal foto's van oud materieel tentoongesteld. Het waren afbeeldingen van bepaalde types locomotieven, spoorauto's en elektrische rijkstrijtuigen, die konden gered worden en die eens zullen gebruikt worden om de geschiedenis van de buurtspoorwegen samen te stellen.

Gedurende de 16 dagen van de tentoonstelling werden dagelijks talrijke oude nummers van « Onze Buurtspoorwegen » en « Nos Vicinaux » uitgedeeld aan de bezoekers, oude en jonge.

De hoofdschotel van het Salon werd de deelneming van de Oostenrijkse Spoorwegen, die hun 130ste verjaardag vierden. Deze datum scheen ons op zijn minst ongewoon, gezien slechts in 1835 de opening plaats had van de spoorlijn Brussel - Mechelen.



Wij vroegen dan ook de Oostenrijkse afgevaardigde om uitleg. Hij wist ons te vertellen dat de lijn Linz - Budweis, opgericht onder de regering van keizer Frans I, de oudste lijn was van Europa, dat sinds 1828 een spoorlijn met paardetractie het goederenvervoer verzekerde terwijl in 1830, dus 130 jaar geleden, een openbare dienst voor reizigers werd geopend (öffentlich betrieb). Het was dus geen private

lijn zoals deze van Lyon naar Sint-Etienne.

Voegen wij er aan toe dat de conservator van het Spoorwegmuseum van Wenen enkele van zijn mooiste maquettes had afgestaan voor de tentoonstelling.

Het Salon, dat geopend werd door de heer De Gryse, Minister-Staatssecretaris van P.T.T., kende een groot succes.

De tentoonstelling 1860 - ANTWERPEN - 1960



1860 was bijzonder betekenisvol voor de geschiedenis van de haven en de stad Antwerpen. Het was inderdaad in 1860 dat de bouw van de nieuwe haveninstellingen werd begonnen en dat de inwijding, door Koning Leopold I, plaats had van het Kattendijkdok en -sluis.

De uitbreiding van de stad en haven, de uitbouw van de stedelijk administratie, de aangroei der culturele diensten, der instellingen van sociaal en economisch belang, dat alles heeft tijdens de jongste eeuw een snelle vaart gekend.

Ten einde in woord en beeld de groei van Antwerpen te verduidelijken had het stadsbestuur het besluit genomen een documentaire tentoonstelling in te richten.

Onze Gewestelijke Directie werd, samen met de Tramwegen van Antwerpen en Omgeving, uitgenodigd om een stand uit te werken, gewijd aan de evolutie van het gemeenschappelijk vervoer.

In het deel, ingenomen door de T.A.O., trok vooral een mooie foto de aandacht. Zij toonde een omnibus, met reizigers op het imperiaal, die de dienst verzekerde tussen de Dierentuin en het Ooststation.

Bijgaande foto toont de deelneming van de N.M.V.B. De tentoongestelde foto's stellen voor : een paardetram op het Klapdorp (gelegen in het centrum van de stad), een stoomtrein in het station van Zurenborgh en een weinig gekend beeld van de A.R.6, in 1933 in dienst gesteld tussen Antwerpen (Linkeroever) en Hamme.

Verscheidene kaarten tonen de stadia van de penetratie en van de uitbreiding van de buurttrams in onze metropool.

Verder werden nog twee maquettes tentoongesteld, toebehorend aan agenten ; een stoomlocomotief en een motorrijtuig type « S ».

VOETGANGERS !

WEEST OP UW HOEDE !

De huidige uitbreiding van het wegverkeer eist van alle weggebruikers een bestendige aandacht.

Indien de voetganger de « paria » lijkt van het wegverkeer, indien hij de zwakste en de minst vlugge is in het verkeer, moet hij het nochtans eerbiedigen en niet belemmeren, **mits te waken op zijn eigen veiligheid.**

Deze laatste vaststelling spruit voort uit de bijzondere reglementen toepasselijk op de voetgangers en die vervat zijn in artikel 48 van het Verkeerswetboek.

Luistert :

- zijn er noch trottoirs noch verhoogde bermen of zijn ze onbegaanbaar dan volgen de voetgangers de gelijkgrondse bermen. **Zij moeten evenwel de bestuurders de mogelijkheid laten om de stop-, kruisings- of inhaalmanoeuvres uit te voeren, desnoods door tot bij de buitenrand van de berm uit de weg te gaan.**
- wanneer de voetgangers het rijwielpad volgen, **moeten zij de doorgang vrijlaten** voor de fietsen en de rijwielen met hulpmotor.
- wanneer de voetgangers de rijbaan volgen, **moeten zij zo dicht mogelijk** bij de rand van de rijbaan lopen zodra zij een voertuig zien of horen naderen.

De voetganger weze er van overtuigd dat in geval



van een ongeval met lichamelijk letsel, hij in de meeste gevallen de verliezende partij zal zijn.

De beste bescherming is zijn voorzichtigheid.

De toepassing van de hierna volgende regels zullen u toelaten zoveel mogelijk een ernstig ongeval te vermijden :

- het voetpad en de verhoogde bermen zijn de weg voor de voetganger. Maakt er gebruik van.
- eerbiedigt de signalisatie bij het oversteken van de straat ; steekt de straat niet meer over op het laatste ogenblik wanneer de lichtsignalen u het gaan verbieden.
- maakt in de beschermde doorgangen geen misbruik van uw recht ; kijkt goed in alle richtingen of er geen voertuig nadert dat u kan aanrijden.
- loopt niet indien het niet noodzakelijk is en vooral niet bij het oversteken van een straat. Indien u thuis tijdig vertrekt, hoeft u niet overhaastig te zijn. Het is aan u de duur van uw verplaatsing te berekenen.



- **op de wegen zonder voetpaden of verhoogde bermen gaat u het veiligst in de tegenovergestelde richting van het verkeer.**
 - indien u deze raad volgt ziet u de voertuigen naderen en hebt u, indien nodig, de gelegenheid u in veiligheid te brengen.
 - mijdt u de straat over te steken vóór een stilstaand voertuig en vóór een traag rijdend voertuig. Een ander voertuig kan opdagen.
 - gaat niet op de uiterste rand van het voetpad, u hebt de kans gegrepen te worden door voertuigen, rijdend op de weg of bij een val op de weg terecht te komen.
 - tracht, wanneer u 's nachts of bij mistig weder op de weg gaat, uw aanwezigheid kenbaar te maken aan de autobestuurders ; weet dat de bestuurder van een voertuig u pas bemerkt in de straal van zijn schijnwerpers wanneer hij vlak bij u is.
- Signaleert uw aanwezigheid met een zanddoek of een witte halsdoek.
- Herinneren wij er aan dat een lichtweerkaatsende gordel in dergelijke omstandigheden u goede diensten kan bewijzen. Wendt u tot uw veiligheidsoverste indien het geval u aanbelangt.

Voetgangers, volgt deze raadgevingen en denkt er om dat het verkieslijker is enkele ogenblikken te wachten, tot de stroom van voertuigen voorbij is, veeleer dan uw leven te wagen met te trachten er doorheen te gaan.

De Jeugdverkeersbrigades in België

Het voorbeeld van Ghlin op onze autobuslijn Bergen-Ghlin-Baudour

« Jeugdverkeersbrigadier » of gewoonweg « Verkeersbrigadiertje » is de uitdrukking, die men gebruikt om de leerlingen van een school aan te duiden die er mede gelast zijn de veiligheid van hun medeleerlingen te verzekeren bij het verlaten van of het komen naar de school.

Deze uitdrukking komt van het Engels « School Patrols », want het zijn de Angelsaksische landen welke de eersten waren om deze stoutmoedige methode ter voorkoming van ongevallen te beproeven. De eerste schoolbrigade schijnt in 1922 in Chicago gevestigd te hebben.

In verschillende landen, onder andere in Duitsland en Zwitserland, nemen de schoolbrigades een ruime uitbreiding.



Hoe zouden deze kleine voetgangers, die van de school komen, de baan met druk en snel verkeer oversteken, indien ze niet genoten van de bescherming van hun medeleerling?
(Cliché VIA SECURA.)

Het staat vast dat ze uitstekende resultaten hebben opgeleverd. Op dat punt is geen betwisting mogelijk.

Hoe is het gesteld in ons land?

Hier en daar hebben ondernemende personen het experiment gewaagd jeugdverkeersbrigades op te richten. Ze achten zich thans gelukkig dit initiatief te hebben genomen.

Vandaag willen wij onze lezers onderhouden over het geval van een middelmatige gemeente, die naar het ons wil voorkomen een bijzondere gelukkige toepassing heeft uitgewerkt van de principes waaraan de overheden zich kunnen inspireren die bekommerd zijn om de bescherming van de schoolgaande jeugd. Het betreft Ghlin-bij-Bergen, een uitgestrekte gemeente (2.400 Ha), die 8.000 inwoners telt. Talrijke kronkelende en nauwe straten doorsnijden de agglomeratie welke gedwarst wordt door de baan Bergen-Doornik, die op de spitsuren een druk verkeer heeft.

Er was een tijd dat er te Ghlin elk jaar 5 tot 10 ongevallen moesten opgetekend worden waarbij kinderen waren betrokken en die ernstige verwondingen ten gevolge hadden.

Ontdaan over deze situatie werden verkeersbrigades opgericht. Het politiekorps, dat vier agenten en twee veldwachters telt, verzekert thans enerzijds het toezicht over de jeugdverkeersbrigades en anderzijds de veiligheid van de leerlingen daar waar de verkeersbrigades niet optreden. Want, en we dringen er speciaal op aan, indien de politie van Ghlin vertrouwen heeft geschonken aan de jeugdverkeersbrigades, heeft zij niettemin geoordeeld dat het geen gemakkelijke, universele en in alle gevallen toepasselijke oplossing gold.

Immers er zijn twee scholen waarvan veel leerlingen langs een gevaarlijk kruispunt moeten voorbijkomen. Het werd niet mogelijk geacht hun lot aan de waakzaamheid van de jonge verkeersbrigadiers toe te vertrouwen. Hier zijn het de agenten, die over hun veiligheid waken.

Deze maatregelen deden het wonderwel en sinds ze in het begin van 1957 ingevoerd werden, moest geen enkel ongeval meer worden opgetekend waarbij een kind werd betrokken.

Autobus- en trambestuurders, u kunt tijdens uw dienst in betrekking komen met « Jeugdverkeersbrigades ». Wij nemen deze gelegenheid te baat om u artikel 38 van het Verkeerswetboek in herinnering te brengen.

« Het is de weggebruikers verboden te breken :

1° door een afdeling van een militaire colonne bestaande uit een op mars zijnde troep of uit een in beweging zijnde konvooi ;

2° door een groep scholieren :

— in rijen, vergezeld van een leider ;

— die de rijbaan in de nabijheid van een school oversteekt ONDER TOEZICHT VAN EEN JEUGD-VERKEERSBRIGADE ;

3° door een lijkstoet ;

4° door een stoet die uitgaat met de toestemming van de plaatselijke overheid. »

N.M.V.B. - T.A.O.

In het raam van de modernisatie van haar materieel heeft de maatschappij « Tramwegen van Antwerpen en Omgeving » aan de Belgische nijverheid een bestelling overgemaakt van 62 P.C.C. rijtuigen.

Op 3 oktober jl. kwam het eerste rijtuig per spoor toe op het station van Antwerpen-Oost vanwaar het werd overgebracht naar het verbindingsspoor van het buurtspoorwegstation van Zurenborg.

Bijgaande foto toont het rijtuig, dat reeds de wagen van de N.M.B.S. heeft verlaten en langs een speciale stelling, met éénmeterspoor, het buurtspoorwegnet bereikt.



De eerste P.C.C. van de T.A.O. wordt op de sporen geplaatst in onze stelplaats van Zurenborg. (Foto Fr. Keutgens.)

DE VEILIGHEIDSWEDSTRIJD

STAND VAN DE PLOEGEN OP 31 OKTOBER 1960

Reeds bij de uitslagen van de maand oktober 1960 willen wij een overzicht geven van de toestand.

Met genoeg stellen wij vast, dat op de 79 ploegen, er op dat ogenblik 65 de eer genieten op deze tabel voor te komen.

Aan de ploeg n° 4 van de Groep Luik, die zich nog altijd in eerste positie bevindt met 2.086 dagen, wensen wij volharding en uithoudingsvermogen. Dat

het jaar 1961 voor haar ook gelukkig moge zijn.

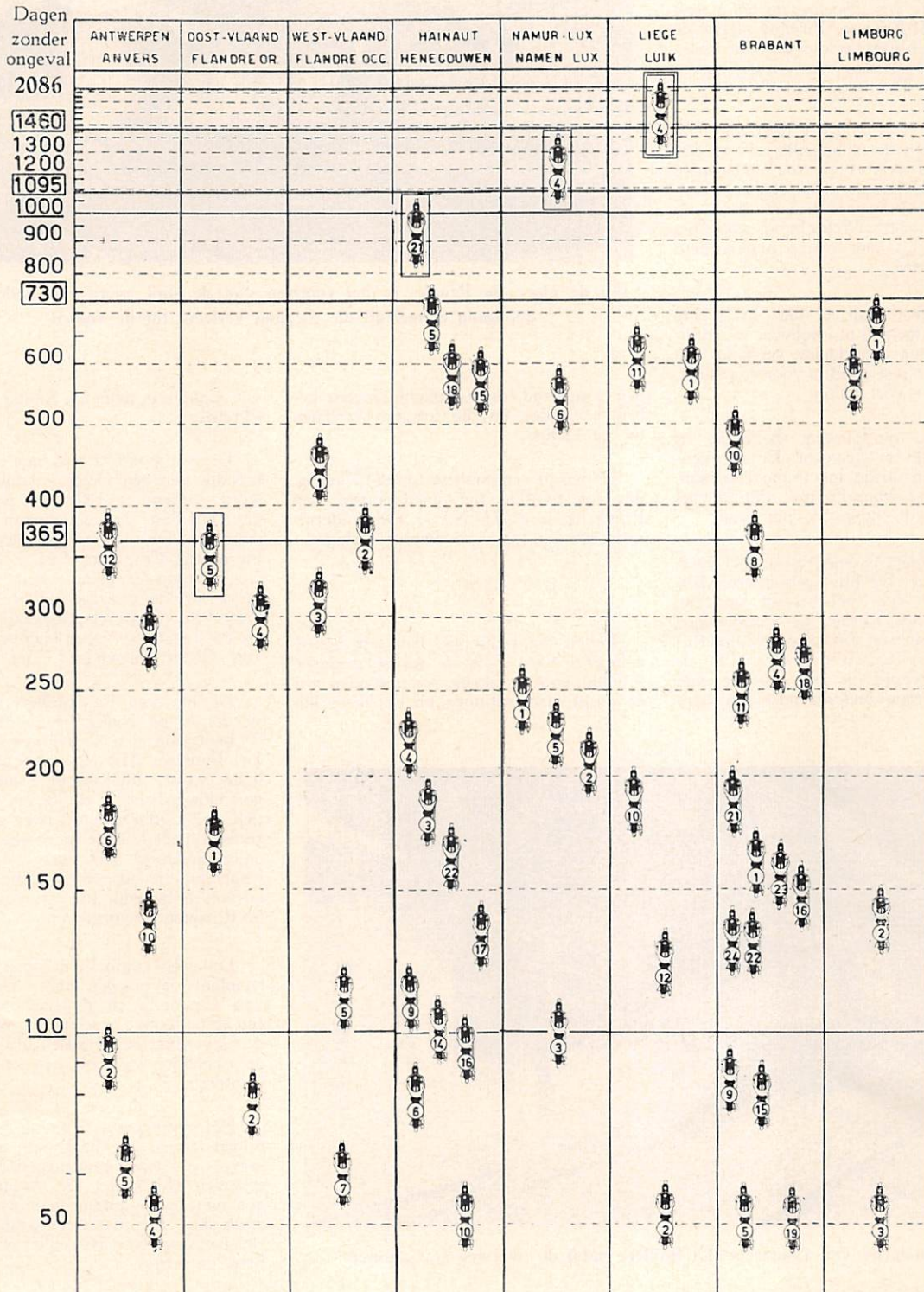
De ploegen, die thans 574 dagen hebben bereikt, kunnen de hoop koesteren in 1961 de 1.000 dagen te overschrijden. Onze beste wensen vergezellen de acht ploegen, die dat doel kunnen bereiken.

Ploeg n° 4 van Namen-Luxemburg vergeet niet dat gij in 1961 de kaap van de vijf jaar zonder ongevallen kunt bereiken; elf andere ploegen zijn er reeds

in geslaagd de lijn van de 365 dagen te overschrijden. Gaat voort, u zijt op de goede weg.

Aan de anderen zeggen wij: « houdt het stuur goed in handen en het jaar zal eveneens voor u gelukkig zijn ».

N.v.d.R. — De moto van de ploeg n° 15 van Brabant (werkhuis van Kessel-Lo) moest eveneens ingekaderd zijn. Wij herstellen deze fout in het volgend nummer.



De modernste en de oudste tramlijn van Frankrijk

De stad Saint-Etienne mag prat gaan op het ogenblik de meest moderne tramlijn van Frankrijk te bezitten. Het oude tweemaal materieel werd, in de loop van de eerste helft van 1959, geheel vervangen door 30 motorrijtuigen, type 7000 van de Brusselse Tramwegen.

Dat materieel is in dienst op de enige nog bestaande lijn van het net van de « Compagnie des Chemins de fer à voie étroite de St-Etienne, Firminy, Rive de Gier et extensions », die de stad doorkruist van oost naar west en de wijken Bellevue en Terrasse verbindt.

Op deze lijn werden de trams behouden gezien de belangrijkheid van het verkeer, een vertrek om de anderhalve minuut op de punten, en eveneens omdat een deel van het traject door een straat loopt met enkelrichting waar het verkeer slechts met trams ongehinderd kan geschieden.

Het traject van 6 km, in rechte lijn, wordt afgelegd in ongeveer 20 minuten, hetzij een gemiddelde snelheid van 18 km/h wat zeer goed is voor een stadslijn met zeer veel halten.

De twee eindpunten, Bellevue en Terrasse, zijn in lusvorm. Er is eveneens een bijgevoegd lusvormig eindpunt, op de plaats Manufacture, dat slechts gebruikt wordt tijdens de punten.

De stelplaats is gelegen aan het eindpunt Bellevue. De lijn heeft overal dubbelspoor met een spoorbreedte van één meter. Onlangs werden de stopplaatsen derwijze aangepast dat zij geen hindernis vormen voor het wegverkeer. Op de Place du Peuple, in het centrum van de stad, werden ondergrondse doorgan-



Op de place du Peuple, in het centrum van de stad, werd een ondergrondse doorgang aangelegd die toegang verleent tot de kaaien.

gen aangelegd, die verplicht moeten gebruikt worden en die toegang verlenen tot de kaaien.

Er wordt een eenheidstarief toegepast dat ongetwijfeld het goedkoopste van Frankrijk is (0,21 N.F.). De modernisatie werd uitgevoerd zonder toelage.

*
**

Indien Saint-Etienne, met zijn nieuw materieel van 1959, de meest moderne tramlijn van Frankrijk bezit, vinden wij de oudste tramrijtuigen op de korte lijn

van Cauterets naar La Raillère (Hautes-Pyrénées).

Deze lijn van 2 km, met een spoorbreedte van één meter en dubbel spoor, werd geopend in 1897. Zij wordt geëxploiteerd door de « Compagnie des Chemins de fer à traction électrique de Pierrefitte, Cauterets, Luz ». Te Cauterets bestond er geen enkele verbinding tussen de lijn van La Raillère en de lijn Pierrefitte - Cauterets, afgeschaft in 1949. De twee stations waren ongeveer 1.500 m van elkaar verwijderd.

De lijn van La Raillère wordt nog slechts in de zomer geëxploiteerd voor de bediening van de badinstallaties van La Raillère. Het traject, zonder een halte, wordt afgelegd in 8 minuten. De vertrekken hebben plaats om het kwartier, gelijktijdig aan de twee eindpunten zoals bij een kabelspoorweg. Het afdalen geschiedt met neergelaten beugel, waarschijnlijk om stroom te besparen, alhoewel de hellende lijn een gewoon spoor heeft zonder tandraden.

De twee eindpunten lopen dood. De stelplaats is gelegen nabij het eindpunt van Cauterets en de lijn heeft overal een afzonderlijke bedding. Zij overschrijdt de Gave over een metalen brug en kruist de openbare weg bij het verlaten van Cauterets.

Het rijtuigenpark bevat 3 motorrijtuigen (twee in dienst en een in reserve) met twee stuurposten en met gescheiden afdelingen. De voertuigen dragen nog de aanduidingen van de klassen maar deze zijn niet meer geldig. Het tarief bedraagt 0,60 NF enkel en 0,80 NF, heen en terug.



Het trammetje van Cauterets - La Raillère nabij de overweg te Cauterets.