



**ONZE**

**BUURTSPORWEGEN**



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

# ONZE BUURTSPOOR- WEGEN

Tweemaandelijks tijdschrift  
uitgegeven door de N.M.V.B.  
Aangesloten bij de Vereniging  
van Belgische Personeelsbladen

Redactie :

Wetenschapstraat 14, Brussel 4

Tel. : 11.59.90 - Post : 135

P.C.R. : 32.27

Nr 105

JULI - AUGUSTUS 1963

## LEES IN DIT NUMMER

- Per autobus naar de Kalmthoutse  
heide . . . . . 3
- Onze nieuwe autobussen met 50 zit-  
plaatsen . . . . . 5
- Strijd tegen de luchtbezoedeling.  
Autobussen met propaan . . . . . 6
- Vier gouden ambtsjubilea . . . . . 11
- De internationale autobuslijn Mons-  
Maubeuge . . . . . 12
- Op bezoek te Texas City (Tremelo) 14



Deze foto toont drie open rijtuigen  
getrokken door een spoorauto. Zij dateert  
niet van vóór twintig jaar integendeel  
zij werd genomen in juli 1963. Op de  
lijn Han (dorp) - Grotten van Han, ver-  
pacht aan de « S.A. pour l'exploitation  
du chemin de fer vicinal du groupe  
Wellin - Grottes de Han » vinden wij  
de enige spoorautodienst voor reizigers,  
die nog bestaat op het net van de  
N.M.V.B. Naar gelang de behoeften  
worden open rijtuigen aan de A.R. ge-  
koppeld.

EDITION & IMPRIMERIE  
Baksteenkaai, 74, Brussel 1  
Tel. : 11.31.36

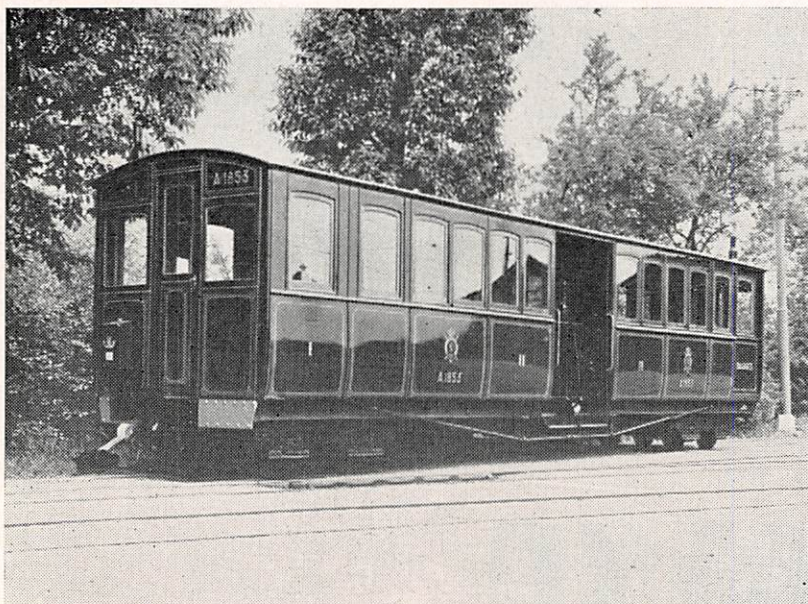
Een nieuwe aanwinst  
voor het trammuseum

## Het Bogierijtuig A1853

Enkele dagen vóór de heropening van het Museum van Schepdaal hebben wij medegedeeld dat in de werkhuizen van Kuregem de laatste hand werd gelegd aan de restauratie van een rijtuig, dat tamelijk zeldzaam was bij de Buurtspoorwegen. Het betreft een originele bogieaanhangwagen bevattende : een afdeling 1ste kl., twee afdelingen 2de kl. en een reisgoedafdeling met bureau voor de treinoverste.

Het platform, dat toegang verleent tot de reizigersafdelingen, bevindt zich in het midden van het rijtuig. Hier werd ook de handrem aangebracht. De totale lengte bedraagt 11,90 m. De zeer vereenvoudigde bogies zijn samengesteld uit twee wielstellen van 5 t, in twee delen — een ophanging met bladveren en zonder wiegbalken. Het is het eerste bogie-rijtuig gebouwd door de Buurtspoorwegen. De prototypes werden geplaatst op de rijtuigen A.1800 en A.1801 besteld bij de « Ateliers Métallurgiques de Nivelles » in 1888.

De A.1853, die zo getrouw mogelijk opnieuw werd samengesteld, maakt deel uit van een bestelling van drie rijtuigen genummerd van A.1851 tot A.1853, die toevertrouwd werd aan de « Ateliers de Constructions » van Mechelen ingevolge een aanbesteding van 28 januari 1891.



De rijtuigen werden in dienst gesteld op 23 januari 1892 op de lijnen van de Ardennen. Eén enkel rijtuig van het type werd gehecht aan een goederentrein. De A.1853 deed dienst op de lijnen van de Groep van Wellin en bleef er tot bij het einde van het reizigersvervoer in 1952. Het rijtuig A.1852 reed op de internationale lijn Bouillon-Corbion-Sedan en was voorzien van een gemengde koppeling, zodat het kon ingeschakeld worden in een treinstel met Franse rijtuigen.

Bij dezelfde aanbesteding werden nog andere bogierijtuigen besteld bij verscheidene constructeurs. Er waren rijtuigen met enkel 2de kl. afdelingen (A.1450 tot A.1454) of 1ste en 2de kl. afdelingen en ten slotte 2de kl. en reisgoedafdelingen (de reeksen A.1900 tot A.1901 - A.2100 tot A.2101 en B.1850 tot B.1851).

Buiten deze prototypes werden er geen andere rijtuigen gemaakt daar de afstand tussen de bogies veel te groot was en het ontbreken van wiegbalken talrijke ontsporingen veroorzaakte. Deze principieusfout deed de Buurtspoorwegen besluiten de bouw van bogierijtuigen bijna volledig stop te zetten en het is slechts vanaf 1930 dat rijtuigen met bogies opnieuw in de gunst kwamen en dat de bouw algemeen werd.

Een autobus van de N.M.V.B. brengt U naar

## DE KALMTHOUTSE HEIDE

*Een natuurreserveaat van 2000 hectaren*

**W**EET u dat het mogelijk is, om 8 h 30 het centrum van een grote woelige stad te verlaten en u een uur later te bevinden te midden van een buitengewoon wild natuurreserveaat waar in een ongeschonden stilte duizende vogels leven, waar het verkeer van motorvoertuigen verboden is en waar u uren kunt wandelen zonder een levende ziel te ontmoeten.

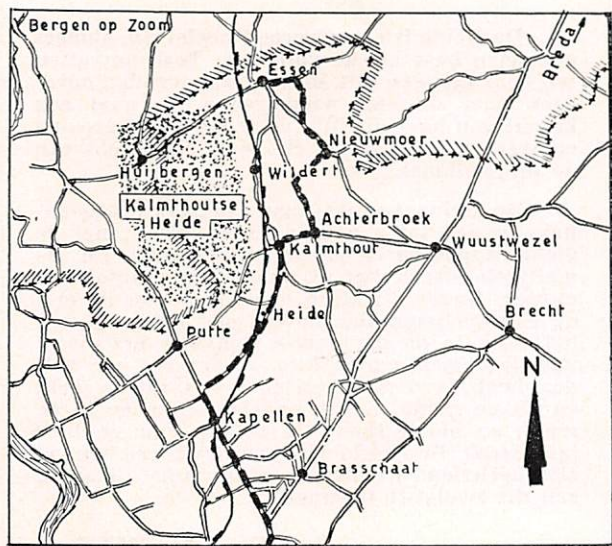
De grootstad waarvan sprake is Antwerpen en de autobuslijn is deze, die de havenstad verbindt met Essen aan de Nederlandse grens.

Deze lijn brengt u naar een streek, die haar equivalent niet heeft in België en die, gelukkig, na tientallen jaren discussie werd geklasseerd.

Ten noorden van de Antwerpse agglomeratie liggen op het ogenblik nog 6.000 hectaren braakliggend land; de twee derden van deze heide liggen op Nederlands grondgebied. Tussen Kalmthout (16 km ten noorden van Antwerpen) en de grens ligt een gebied van meer dan 2.000 ha. wat ontegensprekelijk een uitgestrekt domein is.

Deze 2.000 ha. vormen de Kalmthoutse Heide, wat nu ook niet wil zeggen dat gans de oppervlakte met heide is bedekt; men vindt er eveneens vennen, duinen, moerassen, vijvers en dennenbossen.

Deze streek werd ongeschonden bewaard zoals zij gevormd werd in de vorige eeuwen; in de voorhistorische tijden overspoelde de zee gans deze streek en toen de zee zich terugtrok waren de duinen van Kalmthout waarschijnlijk de hoogste.



*De wit-zwarte lijn geeft de reisweg aan van onze autobuslijn.*

Hoe bereikt u nu dat oord van kalmte en rust, dat, vooral op het ogenblik dat de heide bloeit, een onvergetelijke aanblik biedt.

Wij raden u aan in de week te vertrekken op het Rooseveltplein, vóór het Koninklijk Atheneum, om 8 h 30, deze rit is echter afgeschaft op de zondagen met het gevolg dat u op die dagen pas om 10 h 45 kunt vertrekken.



*Sedert enkele jaren is het deel van het Rooseveltplein, vóór het Atheneum te Antwerpen een waar autobusstation geworden.*

Tot Kapellen volgt deze autobus dezelfde reisweg als de tram nr 65. Eens buiten de bebouwde agglomeratie rijdt men door een aangename omgeving met prachtige villa's te midden van dennenbossen.

Na een rit van drie kwartier bevinden wij ons aan de kerk van Kalmthout en verlaten wij met tegenzin het voertuig. Terwijl de autobus naar rechts zwenkt, in de richting van Achterbroek en Nieuwmoer, beginnen wij onze wandeling en volgen, links, de weg naar het station van de N.M.B.S. van Kalmthout, gelegen op de elektrische lijn Antwerpen - Amsterdam dat wij na vijf minuten bereiken. Wij overschrijden de sporen, volgen nog gedurende een tiental minuten de weg en komen dan aan de ingang van het reserveaat, een der grootste van ons land waar ge kilometers kunt wandelen zonder een enkele aanduiding, geen herberg of spijshuis. Het is dus aan te raden uw voorzorgen te nemen. Het verkeer met motorvoertuigen is eveneens verboden wat duidelijk aangetoond wordt door een enorme boomstam, die de weg verspert. Hier herneemt de natuur zijn rechten, hier is de wandelaar koning, hier begint de ontdekking, die u nooit zult vergeten. Zover het oog reikt, strekt zich een zandwoestijn uit van duizende hectaren, links en rechts zien wij duinen, begroeid met duinhelm een sterke



*Een karakteristieke hoek van de Kalmthoutse Heide. (Foto C.G.T.)*

en harsachtige grassoort, en overal verspreidt de heide, die in het najaar een toverachtige kleur geeft aan het landschap. Wij volgen geruime tijd een zandweg en aangetrokken door de wilde schoonheid van het een of ander hoekje verlaten wij nu en dan de weg en klimmen wij wel eens op een duintop, waarvan het zand geen voetsporen nalaat. Plotseling komen wij tot de vaststelling dat wij ons vertrekpunt niet meer kunnen weervinden. Vanwaar zijn wij gekomen? Weest dus op uw hoede en draagt er steeds zorg voor een of twee oriëntatiepunten te nemen alvorens u op de weg te begeven.

Uren en uren, zelfs een ganse dag, kan men ongehinderd rondlopen tussen heide en struikgewas, alles hangt natuurlijk af van de beschikbare tijd en... van uw uithoudingsvermogen en gezien de lucht er van het allerzuiverste gehalte is, wordt het een festijn voor uw longen.

De flora van deze streek bestaat hoofdzakelijk uit kleine planten met steeds groene bladeren. Tussen de

vogels treft men wulpen, kieviten, snippen, kwikstaarten en meeuwen. De stilte wordt dan ook alleen onderbroken door het gezang van de vogels. Wanneer u rustig wandelt hoort u plots boven uw hoofd een vogel, die u schijnt te volgen. Een weinig verder zal uw aanwezigheid enkele honderden meeuwen, die op een grote vijver waren neergestreken, doen opvliegen.

Allen, die de ongeschonden natuur beminnen, zo moeilijk te vinden in ons land, nemen de weg naar Kalmthout. Het wordt waarschijnlijk een vermoeiende dag maar u zult de beste indrukken meedragen van deze wandeling in open lucht.

Voor deze uitstap is het geraadzaam u van stevig schoeisel te voorzien en de dames laten liefst hun naaldhakken thuis.



*Twee duizend hectaren zand, heide en dennen.*

**« De Heide is een afgerond heeal. De einders omzomen haar als de volle zee. Toch omvatten wij haar met één blik in het trage wenden onzer ogen naar de vier windstreken. Er gaat een kracht van haar uit. Wij voelen ons-zelf groeien en sterker worden. De Heide is een beeld van de bestendigheid... »**

**« De Heide bereikt haar volmaakte schoonheid in den laten zomer als zij bloeit met de dichte vacht harer purperen bloesems. De armelijkste streek ligt als onder een mantel van purper. Onder dit kleed is zij in harmonie met de blauwe hemel daarboven, met het goud van het zand in de daverende zon, met het zwart van de bossen aan de kim. Er spreekt een volwaanheid uit al wat leeft en groeit, uit de lucht en uit de grond. Gelijk appelaars bloeien in de lente, zo bloeit thans de bodem van de hele landstreek. Bomen bloeien, en het is een eeuwig zich herhalend wonder, maar nu is het de aarde zelf die zweelgt in bloemen »...**

**Prof. Dr. Jozef MULS.**

# De nieuwe interstedelijke autobussen van de N.M.V.B. met 50 zitplaatsen

In de loop van de maand mei konden de reizigers van onze autobuslijn Gent-Merelbeke plaats nemen in een nieuw rijtuig, de AB 2570, dat na een proeftijd van enkele weken overgebracht werd naar de lijnen van Namur. Waarschijnlijk hebben onze cliënten de verbetering van het comfort weten te waarderen, dank zij

VERSNELLINGSBAK : Voith, volledig automatisch, voorzien van een « kick-down », die onmiddellijk een veel grotere versnelling toelaat bij het inhalen. Deze automatische versnellingsbak beschermt het mechanisme tegen eventuele verkeerde behandelingen van de bestuurder.



de verhoging van de opgevolde rugleuningen maar misschien hebben zij het voornaamste niet opgemerkt dat van deze autobus het prototype maakte van een bestelling van 325 voertuigen? Het is inderdaad de eerste maal dat de Maatschappij zal beschikken over een standaard-autobus met 50 zitplaatsen.

De keuze viel op een voertuig van Hool-Fiat waarvan wij onderstaand de voornaamste technische bijzonderheden geven :

**MOTOR :** Fiat - 4-takt met directe inspuiting. Vermogen van 150 pk bij 2.400 omw./min. - Horizontaal geplaatst in de lengteligging achter de achteras. Waterafkoeling geregeld door thermostaat.

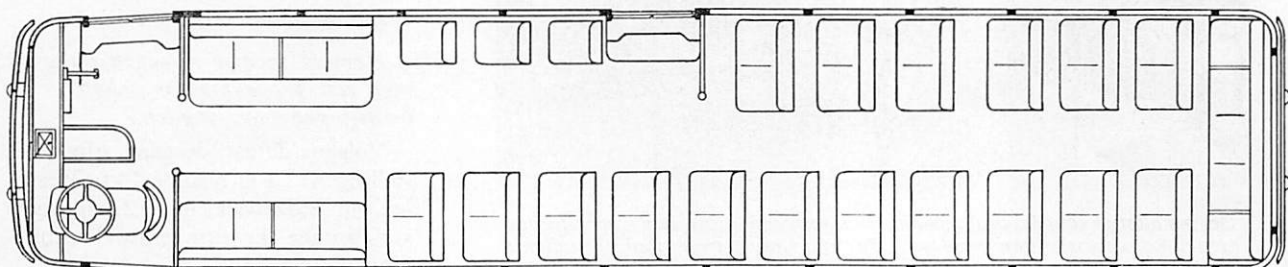
**REMINSTALLATIE :** Volledig pneumatisch met twee volledig onafhankelijke remcircuits.

**VERING :** Klassieke bladvering met, voor en achter, telescopische schokbrekers RIV met dubbele werking.

**GEWICHT :** Het gewicht van het ledig voertuig werd op 7.910 kg gebracht voor een toelaatbare asbelasting van 14.000 kg.

Het rijtuig kan een snelheid van 75 km/h bereiken.

Het uitzicht van het koetswerk bleef ongewijzigd en de binnerverlichting wordt verzekerd met T.V. buizen met transistors terwijl een afzonderlijke verwarmingsinstallatie wordt voorzien.



## Autobussen met propaan

In het begin van 1953 werden op het autobusnet van Brugge proeven gedaan met het oog op het gebruik van propaan als brandstof. In het nr 49 van « Onze Buurtspoorwegen » (maart-april 1954) vindt men een echo over de installatie te Assebroek van twee tanks, die 16 ton kunnen bevatten.

Sinds zes jaar dus rijden onze autobussen geruisloos door Brugge. Deze periode is voldoende om de statistieken te verklaren en vergelijkingen te maken. Anderzijds hebben de laatste jaren de gemeentebesturen van de grote steden van ons land zich bezig gehouden met de steeds meer beangstigende toestand van de luchtbezoedeling.

Welnu, te Brugge, kan men gemakkelijk vaststellen hoe de stedelijke vervoerdiensten rijden, zonder lawaai en zonder rook. Dat heeft de N.M.V.B. ertoe aangezet de exploitatie met propaan uit te breiden tot het net van Namur, toeristische stad bij uitstek, en tot Leuven en Mechelen. In het begin van de maand april reden de eerste autobussen met propaan in de straten van Mechelen en Namur.

Uiterlijk verschillen zij in niets van de andere maar onze cliënten hebben spoedig vastgesteld dat er praktisch geen rook ontsnapte en dat er zeer weinig trillingen waren.

De plaatselijke afgevaardigde van de Televisie te Namur verwittigde de diensten van de B.R.T. en op 18 april kwam onze autobus op het kleine scherm en werd er een vraaggesprek afgenomen van de heer De Coster, E.a. ingenieur, Dienstchef bij de Directie T, die belast is met de studie en de controle van de bergingsinstallaties voor propaan.

*Mijnheer De Coster wanneer de commentator van de T.V. U vroeg welke de eigenschappen waren van deze voertuigen, hebt U geantwoord dat zij uitgerust waren met een explosiemotor voorzien van een speciale carburator of mengelaar.*

Zeër juist en ik heb er aan toegevoegd dat propaan een mengeling was

van koolwaterstoffen, die onder normale druk en normale temperatuur in een gasvormige toestand zijn maar die samengeperst tot een relatief zwakke druk, in vloeibare toestand kunnen gebracht worden. Dat vloeibaar gemaakt gas gaat door een « omvormer » om het te ontspannen en het te verdampen om alzo een volmaakt droog

gas te bekomen, onder een vaste druk geleverd aan « de mengelaar » die de rol van carburator vervult.

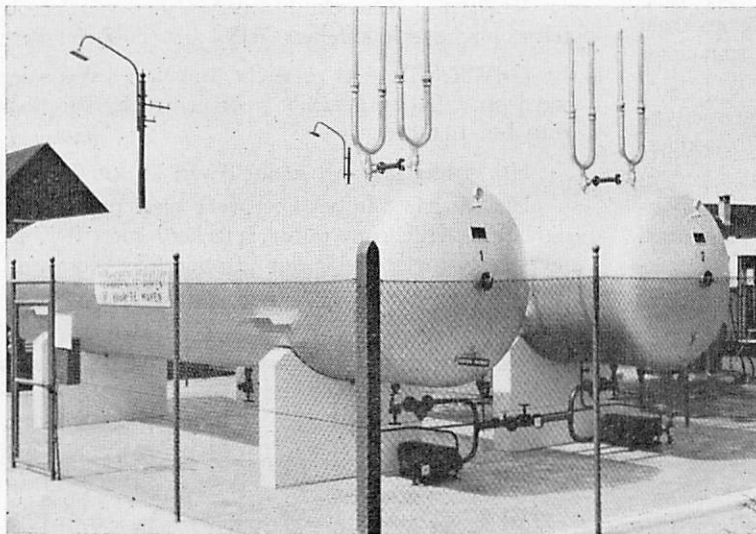
*Alzo vindt men onder dezelfde kap, in plaats van de gewone dieselmotor, een explosiemotor, dus uitgerust met een ontstekingsstelsel met bougies.*  
Inderdaad.

*Te Brugge hebben wij een uiterst zachte werking van de motor kunnen vaststellen.*

Ja, zelfs tegen kleine snelheden en in vierde versnelling bekomt men gemakkelijk snelheidsverhogingen zonder schokken. De verbrandingssnelheid van propaan is minder groot dan deze van benzine zodat de stoten gegeven aan de zuigers minder hevig zijn, vandaar ook een zachtere werking. Bij de dieselmotoren zijn de werkingsvoorwaarden zo, dat de ontsnapping luidruchtiger is.

*Hoeveel nieuwe rijtuigen uitgerust met een propaanmotor zullen er in bedrijf genomen worden?*

Volgens de aan de gang zijnde bestellingen: 21 te Namur, 15 te Mechelen, 36 te Leuven en de 22 rijtuigen van Brugge. Er zijn evenwel uitbreidingen voorzien.



*De installatie van de opslagplaats van propaan moet aan zeer strenge wettelijke voorschriften voldoen. De foto toont twee tanks in dienst in de stelplaats Mechelen.*

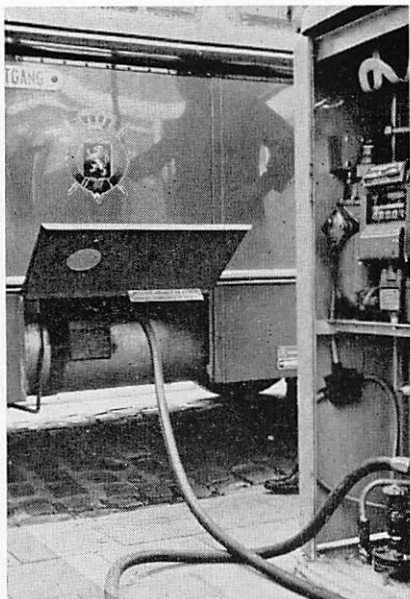
Denkt U dat de N.M.V.B. het gebruik van vloeibaar gas als brandstof nog zou kunnen uitbreiden?

In principe moeten wij ons beperken tot de exploitatie van de stadsdiensten. Het is in de steden dat de luchtbezoedeling en het lawaai een bijzonder noodlottige rol spelen en daar kunnen onze autobussen met propaan, zonder rook, de toestand verbeteren. Er is geen kwestie van het gebruik van propaan te veralgemenen op de interstedelijke diensten, daar buiten de moeilijkheid van de keuze van een motor met hoog vermogen, gevoed door propaan, wij moeten doen opmerken dat de kosten van de brandstof hoger zijn dan met de gasolie gebruikt op onze andere autobussen.

Is dat werkelijk veel duurder?

Ja, in de huidige omstandigheden zijn de brandstofkosten veel hoger maar wij hopen echter deze verhoging min of meer te compenseren door de lagere onderhoudskosten van de motoren.

Dat is tamelijk onduidelijk, daar



De vulling geschiedt automatisch.

men altijd de zuinigheid hoort prijzen van propaan; maar in feite vergeet men dat het IN VERHOUDING IS TOT DE GEWONE BENZINE of tot de super, die meer dan 8 F de liter kost. Ziet U nog andere voor-

delen van het gebruik van propaan?

Men heeft vastgesteld dat deze brandstof gemakkelijker verbrandt, dat de vorming van koolstof miniem is en bijgevolg de slijtage van de cylinders en de zuigers vermindert. Maar in het geheel is het moeilijk de prestaties van twee totaal verschillende motoren te vergelijken.

Om te besluiten, hoe verklaart men dat er minder ontsnappingsrook en minder reuk is?

In verhouding tot de diesel heeft de propaanmotor een betere verbranding en laat dus minder rook ontsnappen, geeft minder onaangename reuk en koolmonoxyde, dat een zeer schadelijk gas is. Vergeleken bij de benzine bevat het mengsel luchtgas geen loodbestanddelen, die eveneens een gevaar opleveren.

\*\*

Dit is belangrijk voor de stedelijke vervoerdiensten en wij hopen dat de stadsbesturen en de inwoners van Mechelen, Leuven en Namur dat initiatief van de N.M.V.B. zullen waarderen.

## EXPLOITATIENIEUWS

### ANTWERPEN

Sedert 1-8-63 wordt de openbare autobusdienst Turnhout - Weelde - Baarle-Hertog door de Groep Antwerpen in eigen beheer geëxploiteerd.

### BRABANT

Sinds 26 mei jl. wordt de uitbreiding tot Steenokkerzeel, van de autobuslijn Brussel - Haacht - Keerbergen, verlengd tot Kortenberg.

\*

Nadat de één-mandienst op 1 april 1963 in voege werd gesteld op de tramlijn Brussel - Ninove, kwam op 1 juni jl. de elektrische lijn Brussel-St-Kwintens-Lennik-Leerbeek aan de beurt voor invoering van dit bedieningsstelsel.

### HENEGOUWEN

Sinds 26 mei werden de openbare autobusdiensten Wasmes-Pâturages en Wasmes-Baudour (av. Goblet) samengesmolten.

\*

Door de fusie van twee openbare autobusdiensten werden wij gemachtigd de lijn Bersillies - l'Abbaye - Solre-sur-Sambre - Merbes - Lobbes - Leval - Ressaix - Binche te exploiteren.

De totale lente van de nieuwe lijn bedraagt 63,718 km.

De uitbreiding Trivières - Bois-du-Luc van de openbare autobusdienst Trivières - Strépy (place) werd afgeschaft maar daarentegen werd een verlenging Strépy - La Louvière in dienst gesteld.

## STERFGEVALLEN

### Agenten

#### WEST-VLAANDEREN

JANSEUNE C., baanwerker, 61 jaar.  
DEMAN A., A.B. geleider, 61 jaar.

#### BRABANT

TAELEMANS P., ontvanger, 52 jaar.  
BUYENS J., ontvanger, 46 jaar.

#### HENEGOUWEN

COUVREUR J., controleur, 59 jaar.  
DE KEGEL J., el. geleider, 56 jaar.  
MASSON C., ontvanger, 62 jaar.  
WANET E., baanwerker, 55 jaar.

### Oprustgestelden

#### ANTWERPEN

VAN GURP P., 80 jaar.  
RAATS H., 69 jaar.  
WUYTS A., 72 jaar.  
RITS V., 66 jaar.  
VAN HOOFF F., 71 jaar.

#### WEST-VLAANDEREN

CLYBOUW G., 64 jaar.  
BUYSE H., 62 jaar.

#### OOST-VLAANDEREN

DE GEEST F., 78 jaar.  
BOEL A., 64 jaar.  
VAN PETEGHEM G., 74 jaar.

#### LIMBURG

VEESTRAETEN H., 87 jaar.  
NOBLESSE J., 80 jaar.  
BUSSELEN H., 76 jaar.  
VEESTRAETEN J., 83 jaar.

#### BRABANT

PIERRET H., 64 jaar.  
VAN DURME F., 63 jaar.  
MUSCH G., 66 jaar.  
FRANCET D., 81 jaar.  
VAN DER LINDEN E., 56 jaar.  
STOCKMANS E., 78 jaar.  
BAUWERAERTS P., 78 jaar.  
BORREMANS J., 81 jaar.

#### HENEGOUWEN

VAN DEN BEGIN F., 70 jaar.  
BEAUMILLE J., 67 jaar.  
STAQUET H., 67 jaar.  
WILLAME F., 73 jaar.  
BERNIER T., 85 jaar.  
DUBOIS B., 72 jaar.

#### LUIK

MARECHAL D., 83 jaar.  
RADOUX A., 79 jaar.

#### NAMEN - LUXEMBURG

CLOSQUET H., 74 jaar.

# NIEUWS van het hoofdbestuur en van onze exploitatiegroepen

## HUWELIJKEN

### HOOFDBESTUUR

De h. **BOTTON L.** met Mej. **HUWART Marie.**

### WEST-VLAANDEREN

De h. **VANTOMME Roger** met Mej. **FOSCEZ Christine.**  
De h. **PARMENTIER Roland** met Mej. **PUYPE Christiane.**  
De h. **VANTOORTELBOOM A.** met Mej. **VERSTRAËTE.**  
De h. **BALCAEN José** met Mej. **BASIJN Christine Marie.**

### NAMEN - LUXEMBURG

De h. **DANIEL Jean** met Mej. **DEFFENSE Marguerite.**  
De h. **BEELEN Jean** met Mej. **MASUY Martine.**  
De h. **SABBE Lucien** met Mej. **DEMEULEMEESTER N.**

### HENEGOUWEN

De h. **ADAM Gilbert** met Mej. **VIVIER Yvette.**  
De h. **LEKIME Claude** met Mej. **DESPANQUET O.**  
De h. **DEROUX Jean-Pierre** met Mej. **GALLEZ Nicole.**

### OOST-VLAANDEREN

De h. **VAN MOESEKE Walter** met Mej. **PHILIPS Chr.**  
De h. **COLMAN Leon** met Mej. **WAUTERS Chr.**  
De h. **DREELINCK José** met Mej. **VAN DOOREN Eliane.**  
De h. **LAMBRECHT Edouard** met Mej. **DE WILDE E.**

### LUIK

De h. **DIRCKX Léopold** met Mej. **BOVEROUX Josephine.**

### LIMBURG

De h. **LUYTEN Ferd.** met Mej. **VANWEZEMAEL Germ.**  
De h. **BOLLEN Michel** met Mej. **VAN DEN BROECK E.**

### BRABANT

De h. **KEUTGENS Eric** met Mej. **VERHOFSTADT Maria.**  
De h. **TONDEUR Julien** met Mej. **VIENNE Chrétienne.**  
De h. **MEERKENS Remi** met Mej. **NIJS Josée.**  
De h. **DIERIECKX François** met Mej. **DOUSMANI H.**  
De h. **COCHEZ Guy** met Mej. **VERGOTE Monique.**

## GEBOORTEN

### HOOFDBESTUUR

*Ann* bij de h. **VANDERFAEILLIE (Oostende).**

### WEST-VLAANDEREN

*Brigitte* bij de h. **MARGOT Jules (Oostende).**  
*Katrien* bij de h. **DECOCKER Etienne (Dentergem).**  
*Jan* bij de h. **CASTELEIN Armand (Beerst).**  
*Marleen* bij de h. **CASTELEYN Robert (Menen).**

### NAMEN - LUXEMBURG

*Murielle* bij de h. **LAMOLINE Herman (Sugny).**  
*Pascal* bij de h. **DEPAUW Jean-Pierre (Dhuy).**  
*Carine* bij de h. **URBAIN Jean (Havelange).**

### HENEGOUWEN

*Mireille* bij de h. **DRUART Edgard (Quaregnon).**  
*Jean Michel* bij de h. **DUBOIS Jean (Mons).**  
*Philippe* bij de h. **BALLEZ Jules (Pâturages).**  
*Ariane* bij de h. **POUCET Albin (Montignies-sur-Sambre).**  
*Pascale* bij de h. **VOUNCKX Marcel (Ransart).**  
*Bernard* bij de h. **WAROCQUIER Léon (Courcelles).**  
*Robert* bij de h. **NISOLLE Louis (Angre).**  
*Philippe* bij de h. **GENART Willy (Gosselies).**  
*Didier* bij de h. **BURTON Roger (Châtelaineau).**  
*Christine* bij de h. **CARLIER Chr. (Monceau-sus-Sambre).**  
*Johanne* bij de h. **GUEREZ Jules (Maurage).**  
*Jean Luc* bij de h. **BURRICK Raoul (Courcelles).**  
*Joël* bij de h. **MENART Louis (Tournai).**  
*Véronique* bij de h. **STRUBBE Jules (Froyennes).**

### OOST-VLAANDEREN

*Hilde* bij de h. **VAN DE WALLE Gerard (Landegem).**  
*Koenraad* bij de h. **VERMORGEN Alfred (Elversle).**  
*Marleen* bij de h. **VANDER JEUGT Marcel (Herzele).**  
*Filip* bij de h. **BETTENS Adolf (Destelbergen).**  
*Wim* bij de h. **VAN CAESTER Henri (Velzeke).**  
*Marleen* bij de h. **ROBBERECHT Seraphin (St-Pauwels).**  
*Peter* bij de h. **DE WILDE Jozef (St-Niklaas).**

### ANTWERPEN

*Karl* bij de h. **WESSELS Karl (Wommelgem).**  
*Anita* bij de h. **BAX Gerardus (Turnhout).**

*Myriam* bij de h. **VAN DEN BROECK Amandus (Putte).**

*Ingeborg* bij de h. **ROYENS Herman (Beerse).**

*Johnny* bij de h. **VAN ESPEN Norbert (Tremelo).**

*Patrick* bij de h. **VAN BEEK René (Schoten).**

*Willem* bij de h. **VAN OLMEN Jos (Broechem).**

*Louis* bij de h. **HOREMANS Corneel (Rumst).**

*Daniël* bij de h. **BOEYENS Louis (Bonheiden).**

*Marc* bij de h. **VAN NUFFELEN Georges (Tremelo).**

### LUIK

*Daniel* bij de h. **DIRCKX Léopold (Glons).**

*Jean Luc* bij de h. **BAERT Daniel (Liège).**

*Patrick* bij de h. **BROEDERS Gérard (Riksingem).**

*Pétra* bij de h. **CONIN Hans (Raeren).**

*Dieter* bij de h. **EGYPTIEN Erick (Eupen).**

*Gilbert* bij de h. **MAWET Robert (Jupille).**

*Jocelyne* bij de h. **RIGO Ernest (Verlaine).**

*Henri* bij de h. **SCHROERS Hubert (Herbesthal).**

### LIMBURG

*Veerle* bij de h. **VANDUREN René (Hasselt).**

*Pieter* bij de h. **HERREMANS Lambert (Lanaken).**

*Peter* bij de h. **EYSERMANS Alfons (Tessenderlo).**

*Jacqueline* bij de h. **CREEMERS Michel (Bocholt).**

*Patrick* bij de h. **VLEMMINGS Jan (Gerdingen).**

*Bart* bij de h. **MOTMANS Emiel (Hasselt).**

*Marie-Paule* bij de h. **GERRITS Raymond (Alken).**

*Monique* bij de h. **THEUNISSEN Adriaan (Genk).**

*Peter* bij de h. **NOUWEN Georges Georges (Koersel.)**

*Freddy* bij de h. **BEX Eugeen (Lanklaar).**

*Rohunny* bij de h. **SCHMITZ Roger (St-Truiden).**

*Mathieu* bij de h. **SCHURMANS Louis (Gerdingen).**

*Viviane* bij de h. **GIELEN Bernard (Peer).**

*Ronald* bij de h. **BEESMANS Frans (Maaseik).**

*Ann-Maria* bij de h. **MOENS Albert (Paal).**

*Lydia* bij de h. **GEUNS Remi (Peer).**

*Carine* bij de h. **BEKKERS Jaak (Elen).**

*Cornelia* bij de h. **STRUYS Willy (Hasselt).**

### BRABANT

*Hilde* bij de h. **DE KOCK Pieter (Asse).**

*Sonja* bij de h. **VAN DEN EYNDE Jozef (Vilvoorde).**

*Patrick* bij de h. **BILLENS Gustaaf (Wambeek).**

*Pascal* bij de h. **DESCORNET Gilbert (Buzet).**

*Marianne* bij de h. **COOMANS Leander (Anderlecht).**

*Kathleen* bij de h. **ROBBERECHTS Jean (Grimbergen).**

*Marc* bij de h. **VAN SNICK Alfons (Hekelgem).**

*Mia* bij de h. **DE COEN Freddy (Meerbeke).**

*Jan* bij de h. **BENOOT Roger (Vlezenbeek).**

## OPRUSTGESTELDE AGENTEN IN DE GROEPEN

Maanden mei en juni 1963	Dienstjaren	Groep
DE WIT J., el. geleider . . . . .	42	Antwerpen
LAMBRECHTS P., ontvanger . . . . .	41	"
VAN ROEY H., baanwerker . . . . .	39	"
ADRIAENSSENS J.B., brigadier . . . . .	38	"
BRUGGEMAN J., remmer . . . . .	38	"
DE SCHEPPER O., brigadier . . . . .	51	Oost-Vlaand.
VERHEECKE J., gesch. werkm. 1° kl. . . . .	24	"
VAN VYNCKT U., manoeuvre . . . . .	21	"
CORVELEYN C., gesch. werkm. 1° kl. . . . .	43	West-Vlaand.
GOBIN J., technisch inspecteur . . . . .	41	"
KINDT J., el. geleider . . . . .	41	"
DE CLERCK C., ontvanger . . . . .	29	"
HUYS H., ontvanger . . . . .	29	"
DEBUIGNE R., ontvanger . . . . .	24	"
EERLINGEN L., brigadier . . . . .	49	Limburg
DUPONT J., brigadier . . . . .	43	"
VANAKEN M., klerk 1° kl. . . . .	41	"
VANDERLICK M., el. geleider . . . . .	36	Brabant
DE SAEGER G., el. geleider . . . . .	33	"
VAN DER STEEN P., poetsers . . . . .	30	"
ADRIAENS J., baanwerker . . . . .	28	"
COURTOY L., ontvanger . . . . .	41	Henegouwen
WERY A., ontvanger . . . . .	34	"
STOCLET F., baanwerker . . . . .	29	"
JAUMOTTE A., brigadier . . . . .	44	Namen-Lux.
GOFFIN J., A.B. geleider . . . . .	43	"
LEBURTON J., ontvanger . . . . .	36	Luik
GROSJEAN Ch., hoofdontvanger . . . . .	35	"
D'HOUWER O., el. geleider . . . . .	33	"
PIRE E., baanwerker . . . . .	32	"

## Hoofdbestuur

Mej. J. Redant begon op 7 juni 1963 als ponster in het Informatie Centrum.

Mevrouw Ligny-Machiels diende haar ontslag in en heeft op 14 augustus 1963 de Dactylografie verlaten, waar zij in dienst kwam in augustus 1951.

### HET OVERLIJDEN VAN DE HEER VERBEKE

Op maandag 10 juni deed een droevig nieuws de ronde in de burelen van het Hoofdbestuur en het werd eveneens vlug verspreid in de Groepen: de heer Frederic Verbeke, was daags tevoren overleden.



De heer Verbeke trad in dienst bij de N.M.V.B. op 21 oktober 1927 te Gent (op dat ogenblik in de Groep Beide Vlaanderen) als klerk 1ste kl. In 1929 werd hij leermeester van de machinisten, in 1938 werkmeester 1ste kl. en in 1942 dienstoverste. Ten gevolge van de oprichting van de Algemene Inspectie werd de heer Verbeke in 1946 naar Brussel geroepen om de leiding te nemen van de controlediensten. In 1951 werd hij inspecteur benoemd. De laatste tijd hield hij zich eveneens bezig met technische onderzoeken betreffende de autobussen.

De Maatschappij verliest in hem een toegewijd en bevoegd medewerker. De begrafenisplechtigheid werd bijgewoond door een belangrijke afvaardiging van het Hoofdbestuur en van de Groepen waar hij niets dan vrienden telde.

Enkele dagen later werd, op initiatief van het personeel van het hoofdbestuur, in tegenwoordigheid van talrijke ambtenaren, in de Sint-Jozefkerk, een rouwmis opgedragen.

Wij bieden aan zijn echtgenote en zijn zoon onze innige deelneming in de zware rouw, die hen treft.

## HENEGOUWEN

### EERLIJKE DADEN

Op 31 mei jl. bracht de ontvanger L. D'HAINAUT in de stelplaats van

La Louvière een omslag binnen, die 751 F. bevatte, en toebehoorde aan een naaister uit Binche.

Op 24 mei jl. vond de agent Pierre BERTING, A.B. geleider te Mons, in zijn rijtuig een portefeuille bevattende 4.420 F.

Op 29 april vond agent G. MAS-SART van de stelplaats Tienen in de autobus, die hij bestuurde, een dameshandtas met 800 F.

## LUIK

### DE HEER VANHAREN OP RUST

Einde juni bereikte de heer Vanharen, dienstoverste van de Beweging, in de Groep Luik, de ouderdomsgrens na een uitzonderlijke loopbaan van 53 jaar, die wij beschreven in ons nummer van juli-augustus 1960.

Deze gebeurtenis werd op maandag 24 juni gevierd. De heer Henrard, hoofdingenieur, bedankte de heer Vanharen, in naam van de Directie van de Groep, voor de goede en loyale diensten, die hij gedurende zijn lange loopbaan aan de Maatschappij heeft bewezen.

Nadien was de heer Narinx, dienstoverste-belangrijke dienst, de tolk van het weddetrekkende personeel om de held van de dag geluk te wensen en hem een lange en vreedzame rustperiode toe te wensen.

De plechtigheid eindigde met de overhandiging van een prachtig geschenk aan de gevierde en van een bloemenruiker aan mevrouw Vanharen.

## Brabant

### EERLIJKE DADEN

De agent SAMBRE Armand — stelplaats Chastre — leverde in het bureel een brieven tas in die o.m. een som van 2.000 F bevatte en die hij in zijn autobus had gevonden.

In een autobus die naar de werkhuizen te Kessel-Lo was overgebracht, vond de garnierder NACKAERTS Jozef een geldbeugel. Deze agent bezorgde het gevondene op het bureel.

Twee agenten van de stelplaats Tielt, namelijk JORDENS Joris en MATHYS Constant, vonden elk een brieven tas in hun autobus.

Deze voorwerpen en de grote geldbedragen die zij bevatten, konden aan de eigenaars terugbezorgd worden.

Graag stippen wij deze daden van eerlijkheid van ons personeel aan.

### De heer Van den Hoof op rust

Op 28 juni jl. waren het merendeel van de stelplaatsoversten, verscheidene dienstoversten en de agenten van de Directie verzameld om de afscheidsplichtigheid bij te wonen van de heer Van den Hoof, dienstoverste 1ste kl., te Grimbergen. De heer Cuvelier, Directeur, omringd van zijn ingenieurs, schetste in het kort de

(Zie vervolg blz. 10)

## CONTROLEUR SPEURNEUS

**SPEURNEUS:** Tijdens mijn zwerftochten op het buurtspoorwegnet ben ik getroffen geweest door het aantal auto's, dat geparkeerd stond op de binnenkoer van onze stelplaatsen en die toebehoorden aan agenten.

**ONTVANGER:** Ge moet niet veralgemenen! Maar voor een agent, die op de buiten woont en die het zich financieel kan veroorloven is een kleine wagen veel gemakkelijker en veel zekerder dan een moto.

**Sp.:** « De luxe van gisteren wordt het comfort van heden ».

**O.:** Wij moeten ook zeggen dat op gebied van gemeenschappelijk vervoer, onze grootste vijand de auto is. Iedereen wilt VOOR alles zijn eigen wagen.

**Sp.:** Dat verklaart de bestendige verhoging van het automobielpark. Maar ik twijfel, dat personen, die zich iets ontzeggen om een wagen te kopen, geneigd zijn hun voertuig te verlaten bij het binnenkomen van de stad en een gemeenschappelijk vervoermiddel te nemen.

**O.:** Zeg, chef, wat het personenvervoer betreft, denk ik aan de kroostrijke gezinnen. Ik heb misschien visioenen gehad, maar het komt mij voor dat mij familiekaarten werden getoond, die licht verschillen.

**Sp.:** Weest gerust, er bestaat slechts een klein verschil in de uiterlijke voorstelling.

**O.:** Goed, maar waartoe dient dat ?

**Sp.:** Heel eenvoudig, door het feit dat de « pluraliteit » ook in dat domein bestaat. Alzo bestaat er een kaart door de Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen afgeleverd in het station waar de aanvrager woont.

**O.:** Dit is de kaart waarop, tussen het jaartal, een gevleugeld wiel met daarboven een B voorkomt ?

**Sp.:** Heel juist. Maar opgelet, er is een model voor de ouders, die vier kinderen gehad hebben (met de vermelding « Ouders ») en een model voor elk kind met de aanduiding « Kind ». Een tweede kaart wordt afgeleverd door de Bond der Kroostrijke gezinnen en een derde door de Gezinsvereniging.

**O.:** Ik dank U, dat stelt mij gerust. Maar om terug te keren tot onze autobezitters, het ongeluk voor velen is dat, na een ganse dag te hebben gezeten tijdens hun werk en daarna in hun wagen, zij zich 's avonds voor hun televisietoestel installeren.

**Sp.:** Inderdaad, ik heb gelezen dat bloedvatenverkalking het meest voorkomt bij personen, die een T.V. en een wagen hebben en die alzo alle lichaamsbewegingen verwaarlozen.

**O.:** Ehwel, dat zij naar de T.V. kijken en tezelfdertijd yoga beoefenen.

**Sp.:** Gij zijt een harteloze !

**O.:** Nochtans, zou het in dit geval een bron zijn van geluk en lang leven.

fases uit de loopbaan van de heer Van den Hoof, die in 1915 begon als ontvanger op «Het Rad». Hij werd controleur in 1930, vervolgens klerk 2de kl. te Kuregem om nadien bevorderd te worden tot stelplaats-overste te Asse.

In 1940 werd hij dienstoverste benoemd te Grimbergen. De heer Cuvelier onderstreepte dat de heer Van den Hoof steeds had getuigd van een volledige toewijding jegens de Maatschappij en van een merkwaardige geest voor het nemen van beslissingen en hij wenste hem geluk en bedankte hem voor zijn lange loopbaan van 48 jaar dienst. De heer Van den Hoof, zeer bewogen, herinnerde o.m. aan zijn medewerking met de heer Dejonghe tijdens de wereldtentoonstelling van 1935; hij verklaarde zich gelukkig met het geschenk, dat hem was aangeboden ter gelegenheid van zijn opruststelling. «Elke morgen» zegt hij «bij het consulteren van deze barometer zal ik aan U denken».

Na deze woorden, die op applaus werden onthaald, bedankte de heer

Van den Hoof de aanwezige collega's en nodigde hen uit het glas der vriendschap te ledigen.

Enkele ogenblikken voordien had in dezelfde zaal een samenkomst plaats ter ere van de heer Van Meerbeke, klerk, in dienst getreden als

ontvanger en nadien gehecht aan verscheidene burelen van het net van Leuven. Hij eindigde zijn loopbaan in de dienst Exploitatie in de Barastraat. Tijdens deze bijeenkomst werd hem het traditioneel geschenk overhandigd.



*Van links naar recht: de heer Helleyck, hoofdingenieur, de heer Cuvelier, directeur, de heer Van den Hoof en de heer Peerts, hoofdingenieur.*

## West-Vlaanderen

Deze foto werd genomen tijdens een plechtigheid, die plaats had te Oostende onder het voorzitterschap van de heer Storms, directeur, in tegenwoordigheid van het weddetrekend personeel van de Kustlijnen en



*De heer Jean Gobin.*

van een afvaardiging van de Groepsdirectie van West-Vlaanderen. Op deze bijeenkomst werd hulde gebracht aan de heer Gobin, technisch inspecteur, die op 1 juni jl. op rust ging na een meer dan 40 jaar lange loopbaan in dienst van het kustnet.

Inderdaad, op 20 oktober 1922 in dienst getreden als technisch ingenieur heeft hij met een verbazingwekkende werkkraft tot het uiterste de belangen van de kustexploitatie gediend. Niet alleen op technisch gebied doch eveneens en vooral op het vlak van de exploitatie en van de administratie, heeft de heer Gobin, met geduld, koelbloedigheid en met een gezonde beoordeling de gepaste oplossing weten te geven aan tal van problemen.

## Afscheidsplichtigheid te Oostende

De prachtige uitbouw en de modernisering van het kustnet, in de vooroorlogse jaren, dragen zijn stempel. De heer Gobin heeft eveneens zijn onuitputtelijk activiteitsvermogen gebruikt om het hoofd te bieden aan de moeilijkheden van de vier lange en nijpende bezettingsjaren o.m. de verwoesting, in 1940, van een groot gedeelte van het materieel, en de volledige ontreddering van iedere zo moeizaam opgebouwde organisatie. Terecht mocht hij de uiting van dankbaarheid in ontvangst nemen van het talrijke personeel, dat hij in deze benarde tijden heeft weten te bevoorraden.

De naoorlogse toestanden, met de reorganisatie van de kustlijnen en de evolutie van het sociale leven als kenmerk, vonden de heer Gobin met dezelfde werkkraft aan de basis van

tal van initiatieven en aan de spits van iedere onderneming.

Toen kwam de overname in rechtstreeks beheer van de kustlijnen en de N.M.V.B. vond in de heer Gobin de medewerker, die met een merkwaardig aanpassingsvermogen en zonder een zweem van bitterheid, de harmonische overschakeling verwezenlijkte.

In zijn pittige rede gaf de heer Storms de uitdrukking van het genoegen iemand te mogen gelukwensen op het einde van een goed gevulde loopbaan doch betreurde het tevens afscheid te moeten nemen van een medewerker van dergelijk formaat.

Aan de heer Gobin wensen wij dat hij nog lange jaren, vrij van zorg en kommer, zou mogen doorbrengen in een gelukkige huiskring.



# Gouden Ambtsjubilea

## FRANS VAN SUNDERT werkmeester 1ste kl.

De heer Van Sundert werd op 25-8-1899 geboren te Zandvliet als oudste zoon uit een schoon gezin van tien kinderen. Zijn vader was een van de eerste agenten van de maatschappij «Vicinaux Anversois» en nog geen veertien jaar, op 29 mei 1913, zou de jonge Frans zich bij zijn vader gaan voegen als leerling-schrijnwerker in de stelplaats van Merksem-IJskelder. Hij moet wel een bijzondere aanleg voor zijn vak hebben gehad want reeds in 1921 werd hij gespecialiseerd werkmans en een aanbod om als loopjongen te beginnen op het bureau wees hij van de hand daar hij ervan hield zijn stiel te blijven uitoefenen.

Geleidelijk zou de heer Van Sundert de verscheidene graden doorlopen en zo werd hij achtereenvolgens briga-



dier (1927), meestergast (1935), meestergast 1ste kl. (1948) en ten slotte werkmeester 1ste kl. (1958). Thans heeft hij de leiding van de schrijnwerkerij en de schilderafdeling van het werkhuis van Merksem waarvan hij gans de evolutie heeft meegemaakt van de stoomlocomotieven, over de spoorauto's en de elektrische rijtuigen, naar de autobus.

De heer Van Sundert, die vereerd werd met de Burgerlijke Medaille 1ste kl. en het Burgerlijk Kruis 2de kl. en in 1961 benoemd werd tot Ridder in de Kroonorde, kan zich nog steeds verheugen over een uitstekende gezondheid en geniet de volledige sympathie van zijn oversten en ondergeschikten.

## J. PAULUS werkplaatsoverste

De heer J. Paulus is een uitzonderlijk voorbeeld van gehechtheid aan een eerste ambt. Inderdaad vanaf zijn vijftiende jaar werd hij door bemiddeling van zijn vader, die machinist was op de lijn Genk-Luik, tewerkgesteld als schilder in de stelplaats van Bilzen.

In het begin van de oorlog 1914-1918 overschreed de zestienjarige Paulus de nabij gelegen Nederlandse grens. Hij werd overgebracht naar Engeland waar hij geschikt werd bevonden voor de legerdienst.

De twee laatste oorlogsjaren bracht hij door aan het IJzerfront waarvoor hem het Vuurkruis werd verleend. In



1919 hernam Paulus zijn werk en hij schilderde het meest gevarieerde rollend materieel. Wanneer wijlen de heer Van Lierde, als directeur van de Groep Limburg, de verschillende schilderwerkplaatsen te Hasselt centraliseerde, werd de heer Paulus brigadier van deze afdeling. Enkele jaren nadien werd te Hasselt begonnen met het bouwen van autobussen en organiseerde hij er werkposten voor het gebruik van een installatie voor automatisch schilderen.

De heer J. Paulus heeft een broer, eveneens oprustgestelde agent van de N.M.V.B. en hij zelf huwde in 1924 de zuster van de heer Schoefs, gewezen stelplaatsoverste van Tongeren.

Wij wensen de heer Paulus, die een zeer zware ziekte doormaakte, van harte een volledig herstel en hopen dat hij nog lang mag genieten van een welverdiende rust.

## LUCIEN DETIENNE machinist

Lucien Detienne denkt nog met heimwee terug aan de ruim dertig jaar tijdens dewelke hij een stoom-



machine bestuurde. Geboren in 1900 bracht zijn vader, die reeds machinist was bij de buurtspoorwegen, hem op twaalfjarige ouderdom mee naar de stelplaats van Chastre waar hij begon als leerling-draaier. Tegen het einde van de oorlog 1914-1918 werd hij stoker op de lijn Jodoigne-Chastre

en spoedig nadien mocht hij een stoommachine besturen.

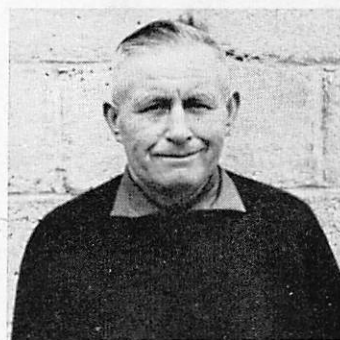
Daar zijn woonplaats te Tourinnes-St-Lambert ver verwijderd was van Chastre werkte hij steeds twee dagen achtereen en alzo bracht hij talrijke nachten door in de slaapzaal van Chastre in de nabijheid van zijn stoomlocomotieven nrs 439 en 628, die hij steeds om 4 h 's morgens rijklaar moest maken. De dag dat hij definitief het vuur van zijn machines moest doven, was zeker niet de mooiste dag uit zijn loopbaan.

De heer Detienne is nooit te laat gekomen op zijn werk, heeft nooit een opmerking of verwijt gekregen van zijn overste en is praktisch nooit ziek geweest.

Zijn zoon is A.B. bestuurder te Chastre en zijn dochter is gehuwd met de heer Sambre, eveneens agent bij de Buurtspoorwegen.

## JOSEPH DELBART machinist en spoorautogeleider

Wij mogen zeggen dat de heer J. Delbart ruimschoots recht heeft op een welverdiende rust in zijn eigen huis te Tertre (Henegouwen) daar hij, sinds zijn twaalfde jaar, een harde leerschool heeft doorgemaakt. Geboren in 1899 begon hij in 1912 bij de «Vicinaux Montois» als rijtuig



kuiser en verdiende toen 1,05 F per dag. Spoedig werd hij baanwerker en in 1916, na zes maanden in Duitsland te hebben vertoefd, mocht hij niet-tegenstaande zijn jeugdige leeftijd dienst doen als stoker op de stoomlocomotieven. In 1919, bij de toepassing van de achturedag, werd hij machinist op de lijnen vertrekkende uit de stelplaats van Saint-Ghislain.

Op dat ogenblik had hij slechts recht op één zondag op zeven en op geen enkele feestdag.

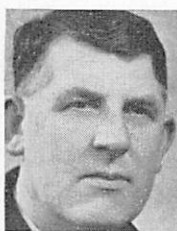
In 1931 slaagde hij in een examen van A.R.-geleider en gedurende vier jaar deed hij dienst op de goederendiensten en nadien op de reizigers-treinen.

De heer Delbart heeft een gehuwde dochter en een zoon, die als soldeerder werkzaam is in onze stelplaats van Saint-Ghislain.

# MOOIE LOOPBANEN



**Schockaert H.**  
Begon op 1-10-1920 en werd op rust gesteld als geschoold werkmán te Assenbroek.



**Dupont H.**  
Trad in dienst op 16-7-1919 in het werkhuis van Hasselt waar hij zijn loopbaan eindigde als brigadier.



**Courtoy L.**  
Is begonnen op 13-11-22 als ontvanger op de lijnen van Charleroi waar hij zijn loopbaan eindigde.



**De Wit J.**  
Kwam in dienst op 3-5-1921 als elektrisch geleider te Merksem en eindigde daar zijn loopbaan.



**Van Aken M.**  
Op 2-10-1922 in dienst getreden, eindigde hij zijn loopbaan als klerk 1° kl. te Hasselt.



**Van Roey H.**  
Begon op 11-2-1922 te Oostmalle waar hij op rust ging als baanwerker.



**Schoubben J.**  
Trad in dienst op 26-11-20 en ging op rust als baanwerker te Bitsingen.



**Haerynck M.**  
Begon op 16-6-1922 en werd op rust gesteld als geleider te Kortrijk.



**Luyten J.**  
Trad in dienst als ontvanger op 15-2-26 te Merksem waar hij gans zijn loopbaan vervulde.



**De Coninck E.**  
Is begonnen op 3-3-22 en werd als baanwerker op rust gesteld te Destelbergen.



**V. Oosterwijk**  
Begon als ontvanger te Haacht waar hij op rust werd gesteld als controleur.



**Slegers J.**  
Trad in dienst als baanwerker te Turnhout, op 1-3-20, en bleef er gedurende gans zijn loopbaan.



**Bruggeman J.**  
Begon op 23-1-25 en werd op rust gesteld als manoeuvre te Merksem.



**Jaumette A.**  
Trad in dienst op 8-6-1919 en ging op rust als brigadier te Andenne.



**Eerlingen J.**  
Kwam in dienst op 1-7-1913 en eindigde zijn loopbaan als brigadier te Hasselt.



**Adriaenssens J.**  
Op 11-4-1921 in dienst getreden, werd hij op rust gesteld als brigadier te Merksem.



**Vanderlick M.**  
Is begonnen op 30-7-22 en ging op rust als geleider te La Louvière.



**Goffin J.**  
Begonnen op 13-3-1920, eindigde hij zijn loopbaan als A.B. geleider te Namur.

## De internationale autobuslijn

### MONS - MAUBEUGE

De internationale autobuslijn Mons-Maubeuge wordt in de gewestelijke reisgids vermeld onder het nummer 20 en draagt de naam « Mons-Quévy-Aulnois-Maubeuge ». In werkelijkheid bestaat deze lijn uit drie verschillende diensten, die elkaar echter aanvullen :

1. Mons - Hyon - Mesvin - Cibly;
2. Mons - Cibly - Asquillies - Harveng - Quévy - Gognies (Place) - Aulnois;
3. Mons - Maubeuge.

De eerste autobusverbinding Mons - Maubeuge werd in februari 1958 verzekerd door de Buurtspoorwegen als pachter van de N.M.B.S. Wij deden twee reizen per

dag doch de reisweg was niet dezelfde als de huidige en ging namelijk over Frameries. Na twee jaar zagen wij echter af van de exploitatie, omdat deze lijn eveneens bediend werd door onze spoorautolijn Mons - Quévy maar ook, en vooral, omdat wij een vergoeding moesten betalen aan de N.M.B.S.

Vijf jaar later, in 1963, de omstandigheden waren grondig gewijzigd vooral door de afschaffing van de spoorautodienst Mons - Quévy, vroegen wij opnieuw vergunning, die ons werd toegestaan. Drie vertrekken zijn thans voorzien : het eerste, zeer vroeg, om 5 h 58 werd ingelegd om het vervoer te vergemakkelijken van

de Belgische grensarbeiders, die aldus om 6 h 56 toekomen in het centrum van Maubeuge, waar de industrialisatie steeds uitbreiding neemt in tegenstelling met wat zich voordoet in het bekken van Mons. Het tweede vertrek heeft plaats om 10 h 30 en laat toe het middagmaal te nemen en de stad te bezoeken; het derde en laatste vertrek om 17 h 23 ('s zondags om 17 h 19) is zeer geschikt voor de terugkeer van de werklieden uit Frankrijk (18 h 14).



*De autobus van de N.M.V.B. verlaat Maubeuge in de richting van Mons.*

Na een deel van Mons te hebben doorkruist, sneed onze autobus de ringlaan en passeerde voorbij de zeer moderne studentenwijk van de Faculté Polytechnique de Mons (F.P.M.). Wij reden achtereenvolgens door de mooie dorpjes Hyon, Mesvin en Ciply waarvan de bevolking jaarlijks aangroeit.

Even voorbij Quévy verbreedt de weg en beschikt de automobilist over drie rijstroken. Het buurtspoorwegstation in deze gemeente is geheel verlaten maar de gebouwen tonen aan dat het station eertijds zeer belangrijk was. Immers, vroeger deed de N.M.V.B. al het vervoer naar en van de suikerfabrieken van Quévy.

Wij bevonden ons nog op een tweetal kilometer van de grens, die wij bereikten aan de post van Bettignies waar wij de resultaten konden vaststellen van de Gemeenschappelijke Markt: onder de vrachtwagens, die wachtten om de grens te overschrijden, troffen wij twee grote camions voor het vervoer van auto's; een geladen met wagens van de Hollandse firma DAF, een andere met Volkswagens. De tolbeambte, die zijn handen vol had, deed teken aan onze AB geleider en wij passeerden zonder meer de grens.

Aldus belandden wij in Frankrijk en er restten ons nog 5 km alvorens Maubeuge binnen te rijden. De autobussen, autocars en vrachtwagens worden verplicht de ringlaan te volgen wat toelaat kennis te maken met talrijke groene ruimten, die de trots uitmaken van de bewoners. In het autobusstation, gelegen op 200 m van het spoorwegstation, telden wij een twaalfstal parkeer-



*De nieuwe huizenblokken opgetrokken in een kader van groen.*

plaatsen voorbehouden aan de gewestelijke autobusdiensten en aan deze van de Buurtspoorwegen.

Onze autobus, die om 11 h 30 toekomt, heeft geen stationnement en zal onmiddellijk vertrekken. De Belgische toerist heeft de keuze tussen twee mogelijkheden. Indien hij blijft tot het laatste vertrek van 18 h 14 kan hij rustig het middagmaal gebruiken en vervolgens een bezoek brengen aan de stad en de dierentuin; indien hij zich echter tevreden stelt met een drietal uren dan kan hij aan het autobusstation de autobus nemen van de Franse firma De Winter, die om 14 h 30 vertrekt en aan de Belgische grens toekomt om 15 h 10.

Wij gaven de voorkeur aan deze laatste mogelijkheid en na een bezoek aan de stad zijn wij vertrokken met de Franse autobus, die ons tegen de waarlijk geringe prijs van 1,25 N.F. (12,50 B.F.) in 40', over Feignies, naar Gognies-Chaussée bracht. Wij hoefden slechts de weg over te steken om op Belgisch grondgebied te komen waar nochtans de schrijfwijze van de plaatsnaam veranderde: wij bevonden ons inderdaad te Goegnies-Chaussée, waar onze autobuslijn Mons - Aulnois passeert. Tien minuten nadien namen wij plaats in een rijtuig van de Buurtspoorwegen, dat na een rit van één uur stilhield voor het station van de hoofdplaats van de provincie Henegouwen.



*De autobus Aulnois - Mons rijdt juist op de grens te Goegnies-Chaussée; links het Frans monument van de gesneuvelden, in de nabijheid van de « mairie », rechts het Belgisch gedenkteken nabij het gemeentehuis.*

Maubeuge is gelegen op 220 km van Parijs, op 80 km van Brussel en op slechts 20 km van Mons. Het is de hoofdplaats van twee kantons van het arrondissement van Avesnes, departement van het Noorden.

Gelegen op de Sambre, die te Namur in de Maas uitmondt, werd Maubeuge vijftienmaal verwoest en vijftienmaal wederopgebouwd. Tijdens de laatste wereldoorlog, op 17 mei 1940, kwam er een regen brand- en andere bommen op de stad neer en bij het binnendringen, staken de Duitsers de niet getroffen gebouwen in brand. Drieëntwintig jaar nadien, 17 mei 1963, ontving de heer Jean Forest, Burgemeester-volksvertegenwoordiger, een afvaardiging van Brusselse urbanisten, waaraan hij een uiteenzetting gaf over de voornaamste eigenschappen van de wederopbouw en de urbanisatie van zijn stad, die bestaat uit een geheel van plannen van de hand van de heer A. Lurcat.

Het centrum van de stad, dat het eerst werd wederopgebouwd, wordt beheerst door handelsgebouwen, die slechts winkels en magazijnen op het gelijkvloers heeft en woongelegenheden op één enkele verdieping.

In de omgeving werden verscheidene appartementsgebouwen opgetrokken (in Frankrijk noemt men ze HLM-habitation à loyers modérés - woningen met matige huurprijzen): de meest recente zijn de mooiste zoals de nevenstaande foto toont.

## TEXAS CITY te Tremelo



*Waant men zich niet in een kleine stad van de Verenigde-Staten,  
in de nabijheid van Mexico!*

In België, evenals in Frankrijk en Engeland, bestaan clubs van hartstochtelijke bewonderaars van het leven van de Amerikaanse cow-boys zoals wij dat kennen uit de zogenaamde « Western ».

Hun leden zijn personen van allerlei afkomst en met allerhande beroepen, die 's zaterdags en 's zondags hun cow-boy kostuum aantrekken en die ongetwijfeld reeds in hun kinderjaren droomden van paardrijden in de uitgestrekte vlakten, de lasso in de hand en getooid met een breedgerande vilten hoed.

Sinds een viertal jaren hebben enkele fans van de cow-boy folklore een organisatie opgericht met het doel aan de liefhebbers toe te laten zich werkelijk uit te leven als cow-boy t.w. lassowerpen, berijden en dresse- ren van paarden. Hiervoor hebben zij, in de Brabantse Kempen, een klein dorp in de stijl van de Far-West gebouwd.

De film, denken wij maar aan de T.V. uitzending « Bonanza », heeft deze kleine, afgezonderde plaatsjes, in het westen van de Verenigde Staten, voldoende bekend gemaakt: de houten huizen, het bureel van de sherif, met aanpalend de plaatselijke gevangenis, de kruidenierszaak, waar alles verkrijgbaar is en de onvermijdelijke « bar-saloon » met de klapdeuren. Dat alles werd heropgebouwd, met een verbazende nauw- keurigheid, maar op een meer bescheiden schaal dan in Hollywood, op een 30 tal kilometer van de hoofdstad, te Tremelo te midden van heide en dennenbossen.

Niet iedereen beschikt over een wagen of over een vurig paard om zich te verplaatsen maar voor dezen bestaan de tram- en de autobuslijnen van de N.M.V.B. Tremelo is inderdaad vanuit Mechelen, Aarschot en Brussel gemakkelijk te bereiken met de autobussen van onze Maatschappij.

De heer Verbeeck, de gewone vertrekoverste van onze diensten in het autobusstation te Brussel-Noord, bevestigde ons dat het 's zondags meermaals gebeurt dat jonge lieden, met laarzen en breedgerande hoed, hem het vertrekuur vragen van de autobus voor... TEXAS CITY.

Op Pinksterdag hebben wij er ons willen van ver- gewissen dat de autobus voor Tremelo niet geregeld wordt aangevallen door de « slechte » cow-boys. Wij hebben de reis gemaakt in gezelschap van vier jongens, in blue-jeans, die nog nooit de streek hadden bezocht maar die reeds hoorden spreken over een plaats te Tremelo, waar men cow-boys aantrof, gezeten op echte paarden en waar men onthaald werd op revolverschoten, natuurlijk met los kruit.

Het traject Brussel-Melsbroek heeft niets aan te bieden; na de doortocht van Schaarbeek en Evere komt men in het sterk geïndustrialiseerde Diegem. Vanaf Steenokkerzeel wordt het uitzicht meer landelijk, maar men moet wachten tot na Haacht om de eerste dennen- bossen te ontmoeten. Aan de halte Grand Veneur te Keerbergen, op het kruispunt van de wegen komende



*Vroeger was de « corral » een plaats uit-  
sluitend voorbehouden aan de paarden;  
tegenwoordig komen de cow-boys er toe  
met hun wagen.*

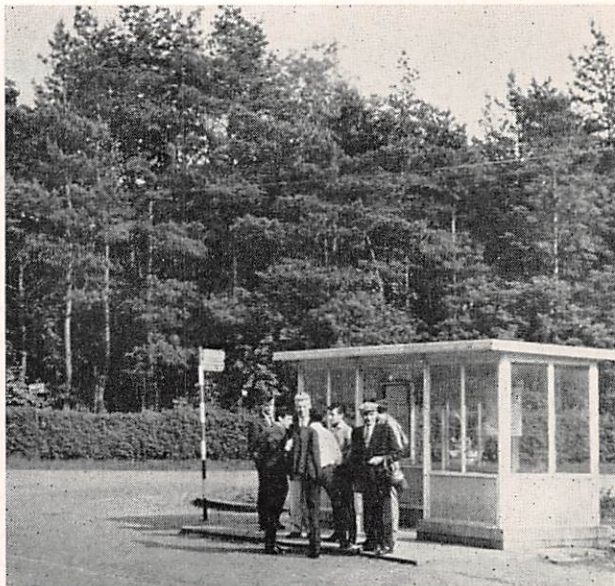
van Haacht, Mechelen en Tremelo, stappen wij af en wachten er op de autobus uit de richting van Mechelen, die ons ter bestemming zal brengen. Ons geduld wordt niet lang op de proef gesteld want reeds na een paar minuten nemen wij in het voertuig plaats, dat ons spoedig afzet aan de halte Tremelo-Kruis. Wij volgen nog een honderdtal meter de weg totdat een paneel ons de te volgen richting aangeeft. Reeds van ver zien wij, hoog aan de mast, een vlag wapperen gesierd met slechts één ster — The Lone Star State — deze van Texas, wanneer het nog onafhankelijk was. Rond de mast staan enkele kleine kanonnen, zoals wij die zien in de Western-films. Een weinig verder de klassieke huifkar, die ook de families vervoerde die hun geluk gingen zoeken in het westen; daarnaast de postkoets, een merkwaardige nabootsing van deze, die wij geregeld zien op het witte doek, en waarvan de huif doorzeefd is van de pijlen van de Indianen.

Langs de renbaan, met grijs zand, die op het ogenblik als manage dienst doet, bemerkt men een klein kerkhof waarvan de graven versierd zijn met eenvoudige houten kruisen, terwijl in de nabijheid een galg werd opgericht waaraan een koord uitdagend hangt te bengelen en er aan herinnert dat er een sheriff is die, in geval van vergrijp, onmeedogend zal ingrijpen.

's Zondags heeft er wel eens een vuurgevecht in regel plaats tussen de « slechte », de paardendieven, en de « goede » cow-boys, die steeds het pleit winnen.

Maar vandaag, afgezien van enkele vuurschoten, die deel uitmaken van het gewone kader, is het tamelijk kalm. Op het terras van een van de gebouwen zitten drie jonge gitaristen, in cow-boykostuum en krassen op hun elektrische gitaren authentieke « hill-billy songs », de gekende liederen nu eens melancholisch, dan eens levendig, door de koehoeders 's avonds gezongen rond het kampvuur.

Die zondag was er veel volk, en het had plaats genomen in open lucht vóór de « bar-saloon » waar aanhoudend gekende deuntjes gespeeld werden op een draaiorgel. De kelner voelt zich op zijn gemak in zijn Mexikaanse kledij wat men niet kan zeggen van de talrijke gelegenheids-cow-boys, die over en weer lopen en waarvan er sommige op een uitdagende wijze een



*De schuilplaats aan de halte « Grand Veneur » te Keerbergen.*

gordelriem dragen, gevuld met een goede voorraad patronen.

Wij volgen een van de leiders van de club naar de paardestallen waar wij twee mooie exemplaren van Pinto paarden konden bewonderen. Het zijn zuivere Indiaanse raspaarden, die deel uitmaakten van de groep Indianen, die naar ons land waren gekomen ter gelegenheid van de wereldtentoonstelling van 1958.

Een tiental minuten vóór de doortocht van de autobus, komende van Tremelo-station, verlieten wij deze zonderlinge instelling en een uur later bevonden wij ons terug in de hoofdstad.

Wij bewaren een goede herinnering aan de mooie raspaarden uit de vlakten van Wyoming of Texas, die hun leven zullen eindigen in de bossen van Tremelo.

## ZEVENTIG JAAR GELEDEN

Deze merkwaardige foto, die met aandacht dient te worden ontleed, werd genomen te Sint-Niklaas (Vijfstraten) ter gelegenheid van de inwijding, op 1 oktober 1893, van de stoomlijn Sint-Niklaas - Kieldrecht.

De plaatselijke geestelijkheid had zich in groep naar deze plechtigheid begeven, vergezeld van koorknapen met kruis, kaarsen en het vaandel van een broederschap.

Links, nabij het eerste rijtuig, de gemeentelijke overheid en de leiders van de pachtende maatschappij, in rok en het hoofddekseel in de hand.

Rechts onderscheidt men het treinpersoneel, in de houding en met ontbloot hoofd, in afwachting dat de priester het konvooi zal zegenen.

Enkele jaren nadien werd door K.B. van 28-12-1902 de vergunning verleend voor de verlenging van Kieldrecht naar Doel.

De opening van het baanvak had plaats op 15 februari 1905.



# DE VEILIGHEIDSWEDSTRIJD

STAND DER PLOEGEN OP 30 JUNI 1963

## ERELIJST

