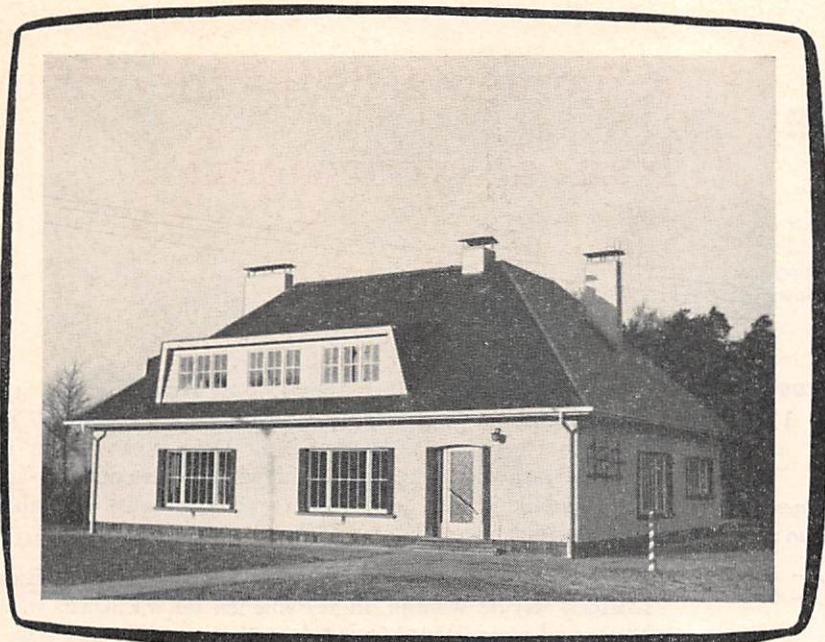


XX<sup>ste</sup>  
JAAR

N<sup>o</sup> 117

1965



PERSONEELSBLAD  
VAN DE N.M.V.B.

**onze  
buurtspoorwegen**

# ONZE BUURTSPOR- WEGEN

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**  
**P.R. : 32.27**

Abonnementsprijs voor personen, die  
niet tot de Maatschappij behoren :

België . . . . . 30,— F.  
Buitenland . . . . . 35,— F.

N<sup>o</sup> 117

JULI - AUGUSTUS 1965

## LEES IN DIT NUMMER

**De economische ontwikkeling van  
Limburg en het buurtspoorwegnet . . . . . 3**

**De inwijding van de buurtspoor-  
weglijn Antwerpen-Hoogstraten in  
1885 . . . . . 12**

**Naar een nieuw schooljaar met  
nieuwe abonnementen . . . . . 14**

**Onze deelneming aan de eerste In-  
ternationale Tentoonstelling van  
het Verkeer te Munchen . . . . . 15**

De beleefdheid is een munt die  
niet alleen degene verrijkt die ze  
ontvangt, maar tevens degene die  
ze wegschenkt.  
Perzisch spreekwoord.

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

## Commentaar bij de drie foto's van de voorpagina

### ONDERSTE FOTO :

De gemeente Sint Joris-Weert, in de omgeving van Leuven, is gelegen op de grens van Waals-Brabant. Gedurende meer dan 60 jaar werd zij bediend door het baanvak Hamme-Mille-Vossem van de lijn Tervuren-Tienen, die achtereenvolgens geëxploiteerd werd per stoomtram en spoorauto. Op het ogenblik is deze gemeente te bereiken met de autobus van de lijn Brussel-Huldenberg-Hamme-Mille.

Het station dateert van 1902; de gevel is karakteristiek en links onderscheiden wij de woning, in het midden de wachtzaal, waarvan de ingang beschermd wordt door een luifel, en die in verbinding staat met het bureel, met ernaast het goederenmagazijn.

### MIDDENSTE FOTO :

In het gebouw, weergegeven in de middenste achteruitkijkspiegel, zijn de burelen van onze Gewestelijke Directie te Hasselt (Groep Limburg), gevestigd. Links bevindt zich het woonhuis.

Dat gebouw dateert van 1909 maar de foto werd genomen na de restauratie van de gevel en de lokalen in 1924.

Veertig jaar later werden de burelen volledig gemoderniseerd en werd de gevel in een passend grijze kleur gestoken.

### BOVENSTE FOTO :

Het gebouw te Genk, opgetrokken in 1961, bevat : een woning voor de chef, sociale inrichtingen, een wachtzaal, een bureel voor twee agenten, een slaapzaal voor vier agenten en op de verdieping drie slaapkamers.

De grote venster, links, is deze van de zitkamer van het woonhuis, de tweede is deze van het bureel met de toegangsdeur voor de reizigers. Op de zijgevel (in de schaduw), in werkelijkheid de achtergevel, geven de vensters van de wachtzaal voor het personeel en van de slaapzaal uit.

De bergplaats voor autobussen werd vroeger gebouwd. Op het ogenblik dat besloten werd een woning met burelen op te trekken, waren onze diensten verplicht de stijl « landhuis » te kiezen in overeenstemming met de omliggende gebouwen. Immers de omgeving waar vroeger onze stelplaats werd gebouwd is een mooie residentiële wijk geworden.

**Wist u dat elke dag, op de 2.669 gemeenten, die ons land telt, er 1.756 bediend worden door de trams en autobussen van de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen, waarvan de 7.712 agenten beschikken over 1.800 autobussen en 475 elektrische motorrijtuigen.**

(Statistiek opgemaakt voor de Internationale Verkeerstentoonstelling te Munchen).



Hasselt : Philipsfabrieken (pick-ups, bandrecorders, Philicorda's) : 3.400 personeelsleden;

Sint-Truiden : Monroe Belgium (schokdempers) : 330 personeelsleden;

Tessenderlo : Philipsfabrieken (radio-onderdelen) : 400 personeelsleden;

Overpelt : Willem II (sigaren) : 307 personeelsleden;

Lommel : Philipsfabrieken (glas en plastic) : 800 personeelsleden;

Lanaken : Amcel Europe (syntetische vezels) : 300 personeelsleden;

Tongeren : Nova (electrische huishoudapparaten) : 250 personeelsleden;

Genk : Allengheny Longdoz (roestvrij staal) : 300 personeelsleden; Ford Werke A.G. (Taunus 12 M wagens) : 5.425 personeelsleden.

Deze Fordfabriek te Genk is natuurlijk de belangrijkste van de streek en heeft een oppervlakte van  $\pm 180$  hectare.

Deze reusachtige industriële ontwikkeling heeft een duidelijke weerslag gehad op de gehele economische activiteit van de provincie waarin eveneens begrepen is het gemeenschappelijk vervoer, dat door onze Maatschappij wordt verzekerd.

#### DE AFGELEGDE WEG SINDS DE AFSCHAFFING VAN DE SPOORLIJNEN

Statistieken, uitgedrukt in doorlopen kilometers en gekozen met een tussentijd van enkele jaren zullen de evolutie aantonen van het buurtvervoer in Limburg:

In 1947 (twee jaar na de oorlog) werden gemiddeld per maand de volgende kilometers doorlopen :

50.000 km met electriche trams;  
120.000 km met spoorauto's;  
76.000 km met autobussen;  
hetzij 250.000 km voor reizigersvervoer waarbij zich nog 56.000 km goederenvervoer voegen.

In 1958 (de laatste electriche lijn was afgeschaft) :

780 km openbare autobusdiensten per maand.

In 1965 : 1.250.000 km openbare autobusdiensten per maand.

Op het gebied van het exploitatiematerieel is de evolutie eveneens karakteristiek. In 1953 waren nog in dienst :

12 electriche motorrijtuigen  
10 aanhangwagens  
10 spoorauto's  
52 autobussen.

In 1965 telde het autobuspark van de Buurtspoorwegen in Limburg 228 eenheden.

Het is dus begrijpelijk dat sindsdien, niettegenstaande de veralgemening van de eenmansbediening, in minder dan 10 jaar het personeel met 36 % verhoogde.

« Deze toename » zegde ons de heer Van Autgaerden, tijdens een vraaggesprek « is niet alleen te wijten aan de industrialisatie maar eveneens aan de verhoging van de bevolking ».

Door de gemeentebesturen werd ons gevraagd nieuwe lijnen of uitbreidingen in te leggen en voor de bestaande lijnen de ritfrequentie te verbeteren. Wij hebben risico's genomen en ons net uitge-

Tijdens een toespraak, gehouden te Hasselt ter gelegenheid van de uitreiking van eretekens, trok de heer

Van Autgaerden, directeur, een parallel tussen de toestand van de Groep in 1956 toen het effectief van het personeel een minimum bereikte van 450 agenten en het huidige ogenblik waarop de Groep 613 agenten telt. De verhoging van het aantal personeelsleden is alleen toe te schrijven aan de bewegingsdienst waarvan het effectief met 70 % toenam terwijl de andere diensten ingekrompen werden.

Verscheidene aangehaalde statistieken hebben onze aandacht getrokken en hebben er ons toe aangespoord de wijze te kennen waarop de Groep Limburg zich aangepast heeft aan de merkwaardige economische ontwikkeling van deze provincie.

Maar vooraf is het nuttig, in 't kort, te herinneren hoe de provincie Limburg, die de kleinste is van het land (2.400 km<sup>2</sup>) en die, vijftig jaar geleden, nog een landbouwstreek was, dun bevolkt, arm en afgezonderd, een der belangrijkste nijverheidscentra van het land is geworden.

In het begin van de 20ste eeuw was meer dan 60 % van de actieve bevolking van de provincie tewerkgesteld in de landbouwsector, voornamelijk in Haspengouw in het zuiden. De zandgronden van het noorden waren slechts geschikt voor weinig renderende landbouwuitbatingen terwijl ongezonde industrieën, o.m. de chemische fabrieken van Kaulille, Kwaadmechelen, Tessenderlo en Reppel en de zinkfabrieken van Overpelt en Rotem een gedeelte van de bevolking werk verschaffen; het zuiden was bevoordeligd door de zeer vruchtbare leemgrond van Haspengouw waardoor een zeer intensieve fruitteelt tot bloei kwam. Dat belette echter niet dat een zeer belangrijk deel van de actieve

bevolking moest gaan arbeiden in het industriebekken van Luik.

Maar op 2 augustus 1901 ontdekte professor André Dumont de eerste steenkolenlaag van het Kempens bekken te As, een kleine gemeente nabij Genk. De eerste vergunning werd hem toegestaan in 1906 en de steenkolenmijn van Winterslag was de eerste die in exploitatie kwam, in 1917, en die een diepte bereikte van 540 m. Vermelden wij nog de namen van de mijnen, die tussen 1924 en 1939, in exploitatie werden gebracht : Waterschei, Zwartberg, Beringen, Eisden, Helchteren, Zolder en Houthalen. Niettegenstaande de voorspellingen kwam, tussen de twee oorlogen, geen enkele andere bijkomende nijverheid zich voegen bij de kolenindustrie zodat de provincie ontwikkelde tot een streek met een mono-industrieel karakter.

Intussen kende Limburg een zeer belangrijke demografische uitbreiding. Inderdaad tussen 1947 en 1961 groeide de Limburgse bevolking aan met 27,3 % tegen 8,7 % voor het gehele land.

In 1961 waren in Limburg, op 100 werklieden en bedienden er nog 54 in dienst van een mijnexploitatie, maar hetzelfde jaar was er nog steeds een toenemend teveel aan arbeidskrachten en meer dan 23.000 arbeiders gingen werken naar Luik, Nederland of Duitsland.

Onder impuls van de Limburgse Economische Raad werd een plan opgesteld om de weg te openen naar de industrialisatie van de streek. De bekommernis van vreemde investeerders om zich te installeren in de landen van de Gemeenschappelijke Markt lagen aan de oorsprong van het succes van deze Economische Raad.

Hier volgen de namen en de activiteit van enkele nieuwe aanzienlijke industriële vestigingen :

breid met in het begin zeer geringe ontvangsten voor de nieuwe betrekkingen.

In deze voorwaarden, zijn er gewoonlijk enkele jaren nodig alvorens de ontvangsten de bijkomende kosten kunnen dekken, maar in het geval van Limburg werd deze actie vergemakkelijkt door drie factoren:

1. de financiële toestand was goed geworden (er was geen verlies meer);

2. de samensmelting van de kapitalen heeft, zoals elders, toegelaten de onderhandelingen en de administratieve procedures voor het openen van nieuwe lijnen te vergemakkelijken en een geest van solidariteit tot stand gebracht onder de gemeentebesturen.

3. de demografische en industriële ontwikkeling deden de hoop op verbetering koesteren.

Het praktisch resultaat is dat, vóór een tiental jaren, er slechts 21 lijnen waren in Limburg terwijl men er op het ogenblik 46 lijnen telt plus 3 stadslijnen.

Wij vroegen eveneens aan de heer Van Autgaerden hoe hij dacht het eventueel vervoer te organiseren van de arbeiders aangeworven in de firma's, die zich onlangs in de provincie vestigden en of een nieuwe lijn steeds rendabel was.

Nochtans bij ontstentenis van openbaar vervoer of wanneer de reisduur door de lengte van het traject met de openbare diensten te groot wordt, werden speciale diensten aangewend.

In de meeste gevallen, een nieuwe lijn waarop uitsluitend arbeiders zouden vervoerd worden zou niet leefbaar zijn aan het gewoon buurtspoorstarief voor weekabonnes.

Het aantal plaatsen op onze rijtuigen is overigens trouwens beperkt, omdat op lange afstanden voor de speciale diensten mogen wij uitsluitend reizigers met zitplaats vervoeren.

Gewoonlijk zijn de werkgevers genoodzaakt tussen te komen in de kosten of het vervoer volledig te hunnen laste te nemen; de speciale diensten worden doorgaans door private exploitanten verricht tenzij wanneer ze langs een of twee van onze lijnen lopen en onze maat-

schappij haar voorkeurrecht kan laten gelden.

Het spreekt vanzelf dat de meeste werkgevers hun tussenkomst in het vervoer trachten te vermijden en ons vragen de lijnen en uurregelingen aan te passen aan hun behoeften ofschoon sommige bedrijfsleiders bereid zijn een speciale dienst te bekostigen in deze periode van personeelsschaarste ondanks het feit dat de openbare diensten volstaan om hun personeel in een redelijke tijdsruimte te vervoeren.

Het is ons niet mogelijk steeds onze diensten naar wens aan de noden van een nieuw bedrijf aan te passen. Elk geval dient afzonderlijk onderzocht, rekening houdend met de ligging van de fabriek, het te verwachten aantal werklieden die van de openbare dienst zullen gebruik maken en de werktijden.

Wij zijn steeds bereid geweest te proberen wanneer de hoop bestond met de geplande verwachtingen de nieuwe betrekkingen in leven te kunnen houden in het kader van de openbare diensten door de nieuwe reismogelijkheden ter beschikking te stellen van de gemeenschap dus ook van de gewone reizigers.

Vaak zijn de resultaten in de beginfase niet gunstig; men moet kunnen wachten tot het effectief van het personeel van het betrokken bedrijf ongeveer gestabiliseerd wordt en de gewone reizigers in voldoende aantal van de bijkomende ritten gebruik maken. Blijkt het, dat de verwachtingen niet kunnen vervuld worden zal de werkgever tot het bekostigen van een bijzondere dienst moeten overgaan.

Bij wijze van voorbeeld halen wij hieronder drie gevallen van belangrijke bedrijven aan waar het vervoer op verschillende wijze geregeld wordt.

### 1. De Philipsfabrieken te Hasselt.

Door het feit dat de fabriek op het grondgebied van de stad gelegen is en dat het wervingsgebied beperkt is tot circa 25 km afstand kunnen de personeelsleden van betrokken firma met de openbare diensten vervoerd worden. De werkuren passen ook voor andere arbeiders en bedienden; er zijn geen speciale diensten ten laste van de werkgever vereist.

### 2. De kolenmijnen.

De kolenhouwers worden vervoerd soms op lange afstanden met bijzondere diensten. De kosten worden volledig gedragen door de werkgevers. De arbeiders van de bovengrond, die niet zo ver van de exploitatiezetels wonen worden vervoerd door de openbare diensten of gebruiken hun eigen vervoermiddel.

De speciale mijndiensten waarvan de overgrote meerderheid door particulieren verricht zijn werden de laatste jaren fel ingekrompen door de gedurige daling van het aantal te vervoeren mijnwerkers, daling die in de hand gewerkt wordt door kolencrisis. Door de verhoogde welvaart houden de jonge Limburgers er niet van nog in de mijnen te gaan werken.

De ouderen die geleidelijk gepensionneerd worden dienen door vreemdelingen (Turken, Grieken en Marokkanen) vervangen die gehuisvest worden in de arbeiderswijken in de omgeving van de mijn.

### 3. De Ford-Werke te Genk.

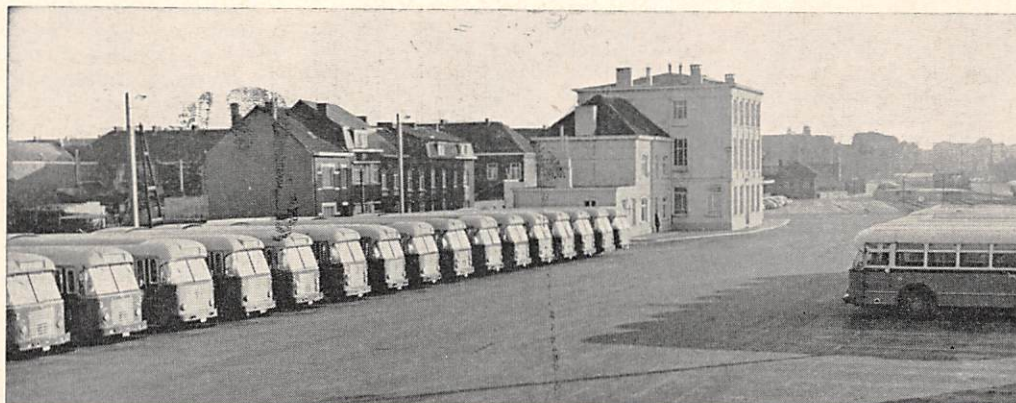
Hier hebben we een gemengd stelsel dat in een geest van gezonde coördinatie ingericht werd.

In een zone beperkt door de prijs van een weekticket van 100 F wordt het vervoer in het kader van de openbare diensten op 2 posten verricht door de N.M.V.B.

Buiten de zone wordt het vervoer gedaan door private exploitanten die door de Ford-Werke vergoed worden. De arbeiders moeten niet meer betalen dan 100 F per week.

Met de openbare diensten zouden de rittijden voor trajecten deels buiten de zone te veel tijd in beslag nemen en zouden de werknemers een tamelijk duur abonnement moeten betalen. De speciale diensten rijden met gesloten deuren in de zone, aldus worden de arbeiders die van ver komen (sommigen uit Nederland en uit de provincies Brabant en Luik) in betrekkelijk korte tijd op de fabriek gebracht.

Toch dient er onderlijnd dat reeds 40 % van het personeel der Ford-Werke met eigen auto of met de wagen van een



*Het gebouw van de gewestelijke directie van de Groep Limburg is gelegen op ongeveer 400 m van het station van de N.M.B.S.*

*Op het uitgebreid parkeerterrein lag verscheidene jaren na de oorlog nog een dicht net van sporen waar stoommachines, spoorauto's en elektrische trams manœuvreerden.*

*Meer naar links, niet zichtbaar, liggen de grote onderhouds- en herstellingswerkplaatsen voor autobussen waar gedurende enkele jaren autobussen werden gebouwd bestemd voor de lijnen van de Groep.*

werkmakker naar het werk rijdt. Door de sociale evolutie gepaard aan de stijging van het welvaartspeil zal dit percentage zeker met de jaren toenemen. Dit kan niet beter worden aangetoond dan door de telling van het aantal wagens die per dag op de weg Hasselt-Genk rijden, aantal dat in vier jaar verdubbeld is.

Het lijdt geen twijfel dat het vervoer van arbeiders met autobusdiensten op betrekkelijk lange afstand in de nabije toekomst zal verminderen ten voordele van het private wegverkeer.

**Enkwest over de vervoermiddelen gebruikt door de inwoners van Genk**

Van al de Limbursse gemeenten heeft Genk de indrukwekkendste expansie gekend.

Hieronder volgt het bevolkingscijfer op verscheidene tijdstippen :

- Einde 1900 : 2.537 inwoners
- Einde 1910 : 3.402 inwoners
- Einde 1920 : 6.276 inwoners



*Gezicht op het autobusstation van Hasselt. Al de vertrekkenden zijn genummerd en worden voor de helft gebruikt door de N.M.V.B., die eveneens enkele lijnen van de N.M.B.S. exploiteert. Rechts het nieuwe station van de N.M.B.S.*

- Einde 1930 : 24.574 inwoners
- Einde 1945 : 29.140 inwoners
- Einde 1950 : 38.190 inwoners
- Einde 1960 : 47.794 inwoners
- Einde 1964 : 54.924 inwoners

Men rekent de 70.000 te bereiken en zelfs te overschrijden in 1970.

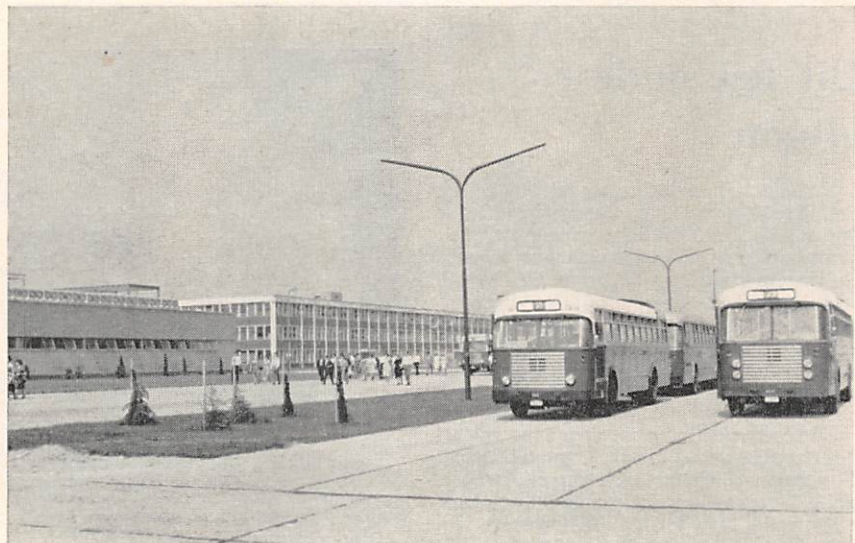
In 1964 werd door Dr. A. De Waele, in opdracht van de « Limburgse Economische Raad » een uitgebreid onderzoek ingesteld naar de verkeersbehoeften te Genk.

Het enkwest was onderdeeld in twee onderzoeken. Het eerste onderzoek werd verricht ten huize bij een representatief aantal inwoners van de gemeente; er werden 1515 personen ondervraagd. Het tweede onderzoek betrof het verkeer op de invalswegen. Uit het onderzoek ten huize vindt men voor de beroepsverplaatsingen drie gelijkwaardige groepen van 1/3 auto of moto, 1/3 fiets en 1/3 bus. Een busreiziger op drie steunt zijn keuze op het motief dat dit vervoermiddel voor hem het enig mogelijk is. De steller van het verslag voegt er aan toe « deze houding is negatief en wijst op nakende vermindering in het gebruik van dit vervoermiddel indien de service blijft zoals hij thans is ». Twee op negen gebruikers van individuele vervoermiddelen (meestal automobilisten) geven als hoofdreden



*Het gebouw van het nieuwe station van de N.M.B.S. heeft een lengte van 110 m. en herbergt de verscheidene diensten van de groep evenals inrichtingen voor reizigers, het handelsagentschap en een bureel voorbehouden aan onze Maatschappij. Overdag wordt het bediend door één agent, die de nodige inlichtingen verstrekt, abonnementen aflevert, de ontvangsten int en ticketten verkoopt. De foto toont de heer Y. Auwerx, die zijn collega L. Eyckmans vervangt. In de week is het bureel geopend van 6 u 40 tot 19 u 30 en 's zondags van 11 u tot 19 u 30.*

*Een onuitgegeven beeld van het uitgebreide gebouwencomplex van de Ford-fabrieken te Genk, genomen tijdens een bezoek van familieleden van de werklieden aan deze instellingen; zij werden er o.m. aangevoerd door autobussen van de Buurtspoorwegen, die uit de vier hoeken van de provincie kwamen.*



op dat het openbaar vervoer niet geschikt is voor deze verplaatsing.

Bij de niet professionele verplaatsingen komt het aandeel van de auto of moto op ruim 2/3 terwijl dit van de bus miniem wordt.

Alzo lezen we dat het openbaar vervoer door de betrokkenen als ontoereikend beoordeeld wordt, dat de bus bewust of onbewust afgestemd wordt op beroepsvervoer, hetgeen uiteraard spitsenverkeer bevordert en nadelig is voor de exploitatie.

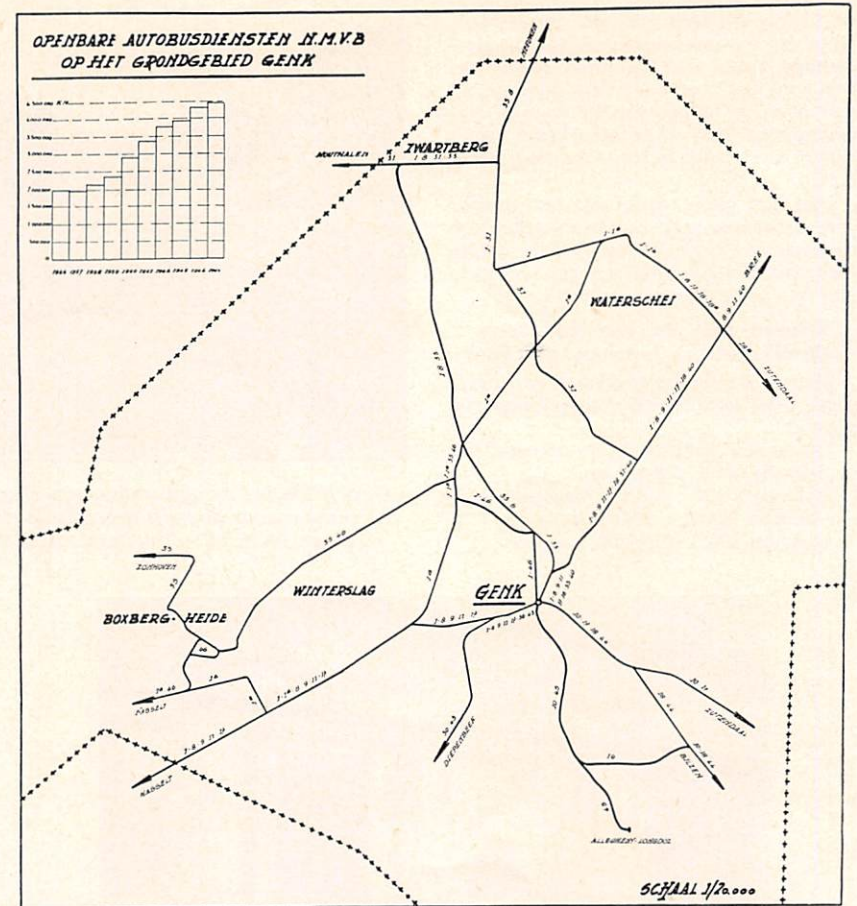
Wij kunnen niet alle elementen van de studie weergeven en kunnen ook de auteur niet volgen in al zijn besluiten. Wij moeten immers rekening houden met de rentabiliteit van het net. Niettemin denken wij dat de opmerkingen die hij geformuleerd heeft ten opzichte van het vervoer per autobus dienden vermeld te worden zelfs indien ze voor ons niet aangenaam zijn daar zij aan de onderzoeker werden opgedrongen na de ontvangst van de honderden antwoorden van de inwoners van Genk. Het valt niet te ontkennen dat een uitgestrekte gemeente zoals Genk (de vijfde grootste van het land) met verspreide woonkernen die circa 4 km van elkaar liggen moeilijk doelmatig en economisch te bedienen is.

Iedere inwoner wenst een openbaar vervoermiddel in de nabijheid van zijn woning; het is dan ook niet verwonderlijk dat een deel van de bevolking het openbaar vervoer als onvoldoende bestempelt omdat de bus niet in de onmiddellijke omgeving te bereiken is of de geringe frekwentie der ritten te veel tijdverlies veroorzaakt.

Van onze kant hebben wij rekening gehouden, in de mate van de huidige mogelijkheden, met de suggesties van de verslaggever, hopen dat de potentiële cliënteel die volgens het enkwest zou voorhanden zijn om een hogere rittenfrekwentie te rechtvaardigen werkelijkheid wordt.

Volgende verbeteringen werden sedert 30 mei jl. aan de dienstregeling gebracht:

1. Een dienst om de 20 minuten (in beide richtingen) op de bus van Genk via Waterschei - Zwartberg - Winterslag - Mijl met verbinding naar Hasselt komende van Winterslag Mijl en rechtstreeks komende van Waterschei, waar



voorheen de dienst alternatief in beide richtingen op de lus gereden werd wat neerkwam op een frekwentie van 40 minuten of een uur.

2. Een dienst om de 30 minuten die als een stadsdienst dient beschouwd op de sectie Boksborgheide - Winterslag Cité - Genk.

3. Een uren dienst Hasselt - Bokrijk Domein - Boksborgheide - Winterslag Cité - Genk.

4. Het invoeren van het stadstarief met rittenkaarten van 50 F voor 14 reizen zoals te Hasselt voor reizen zonder verandering van lijn in een zone rond

Genk Centrum.

Thans wordt de gemeente Genk door de volgende 17 lijnen bediend: 1, 1bis, 8, 9, 10, 11, 17, 18, 31, 33, 35, 36, 40, 43, 44, 45, 46.

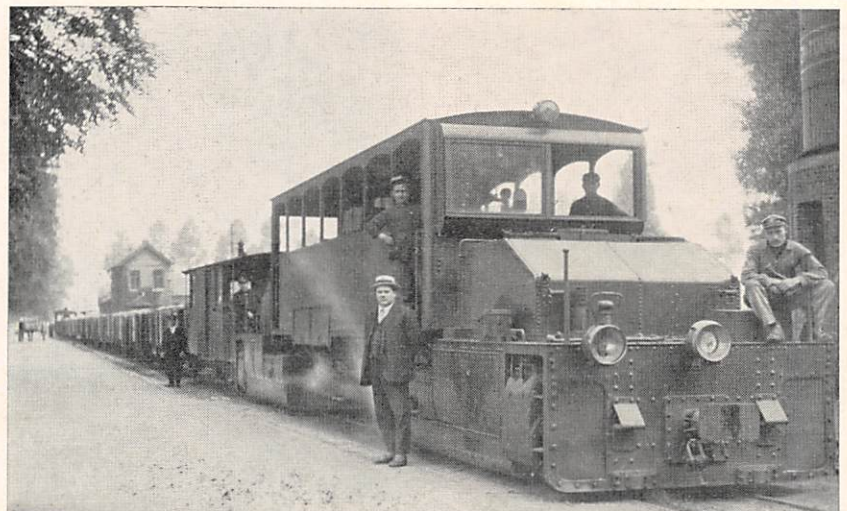
Bijgaande kaart laat toe de reiswegen van de autobussen te volgen op het grondgebied van de gemeente.

De lijnen verbinden Genk met: Hasselt, Lanaken, Maastricht, Maaseik, Tongeren, Diepenbeek, Kortesseem, Meeuwen, Peer, Overpelt, Bree, Neerpelt, Hamont, Mechelen A/Maas, Lanklaar, Zonhoven, Houthalen, Bilzen, Riemst, Opoeteren en Kinrooi.

## Uit het oude album

Enkele tijd geleden werd ons medegedeeld dat de oprustgestelde agent Louis Vincken, wonende te Lanaken, in het bezit was van twee merkwaardige foto's met Garratt-locomotieven. Wij stelden hierin veel belang daar wij in ons foto-archief slechts een tweetal afbeeldingen hadden doch geen enkele opname van deze rijtuigen in dienst.

Deze twee locomotieven werden voornamelijk gebruikt op de lijn Tongeren - Maaseik waar zij geregeld 20 wagons krijt vervoerden. De bijgaande foto toont een Garratt te Lanaken-Tournebride.



De heer Vincken verklaarde ons dat hij tijdens de oorlog 1940-1945 talrijke nachtdiensten heeft gedaan tussen Vroenhoven en St-Truiden met ladingen beet, krijt en kolen.

Twee krachtige stoommachines van het systeem Garratt, gebouwd in de werkhuizen Léonard en gemummerd 850 en 851, werden door de N.M.V.B. in 1920 aangekocht.

Het onderstel, dat de ketel van de locomotieven draagt, rust door middel van gelede steunen op twee trucks, elk samengesteld uit een twee cilindermotor, die drie gekop-

pelde assen aandrijft. Het doodgewicht van deze locomotieven is 50 ton en geladen wegen zijn 60 ton. Het totale verwarmingsoppervlak van de ketel, die afgestempeld is op 14 kg/cm<sup>2</sup>, bedraagt 103 m<sup>2</sup>/62. In deze laatste is een oververhitting van 20 m<sup>2</sup> begrepen. De oververhitting rechtvaardigde zich op deze gespecialiseerde machines voor de tractie van zware treinen over lange afstanden. De radstanden van de wielstellen van elke truck was 2 meter en de radstand van de uiterste assen 10 m 560. De totale lengte van de machine bedroeg 14 m 984.

De bijgaande foto versiert de zitkamer van de heer Vincken, die ons vriendelijk de toelating verleende er gedurende enkele tijd over te beschikken om er een afdruk van te nemen.

Vóór de machine, met strooheid, de dienstoverste de heer Masset. Gezeten op de tender de heer Dreesen, sinds jaren controleur en nog steeds in dienst. Op de machine, de hand in de heup, de machinist Vincken en rechts de stoker Rumens, de treinoverste is waarschijnlijk de heer Stouten.

## Naar een nieuw schooljaar met nieuwe abonnementen

Tijdens de voorgaande schooljaren waren reeds verschillende moeilijkheden opgerezen om in sommige gevallen de juiste geldigheid van de schoolabonnementen te bepalen. Inderdaad, de ontwikkeling, die het onderwijs gedurende de laatste jaren doormaakte, zowel op nationaal als op lokaal gebied, noopte de Nationale Maatschappij ertoe haar schoolabonnementen volgens de bestaande toestand te wijzigen.

Slechts op die wijze is het mogelijk dat het personeel op de rijtuigen een doelmatige controle over het gebruik der kaarten zal kunnen uitoefenen.

Van volgend schooljaar af worden dan nieuwe identificatiekaarten voor schoolabonnementen in voege gesteld. Ze zijn ééntalig in het Nederlands, Frans of Duits opgemaakt. De blauwe kleur blijft behouden voor de kaarten, geldig voor 1 heen- en terugrit per dag en de witte kleur voor deze met 2 heen- en terugritten per dag.

Drie voorname factoren bepalen de geldigheid der kaarten:

### De dagen waarop ze geldig zijn:

- het ticket-abonnement van gele kleur moet voorzien zijn van de stempel 1 T, 2 T of 3 T indien per schooltrimester betaald wordt. Indien de betaling met één enkele storting geschiedt draagt dit de stempel «Einde schooljaar» of wordt het maandvakje met het cijfer 6 doorboord;
- rond Kerstmis en Pasen dienen de ingeschreven verlofperiodes voor het 1e en 2e trimester nagekeken. Hetzelfde zal geschieden bij het begin van het groot verlof;

de dagen waarop 's voormiddags geen lessen gegeven worden, en in voorkomend geval de dagen tijdens dewelke de abonnee avondlessen volgt zijn in de overeenstemmende vakjes gemerkt.

GELDIG S'VOORMIDDAGS OP					
Maan- dag	Dins- dag	Woens- dag	Donder- dag	Vrij- dag	Zater- dag
NIET GELDIG					
			van tot		
			I /...../.....		
			II /...../.....		
			vanaf :		
			III .....		
Avondlessen op					
Maan- dag	Dins- dag	Woens- dag	Don- derdag	Vrij- dag	Zater- dag
Afwijkingen :					

van.....  
tot.....  
via.....

GELDIG S'NAMIDDAGS OP					
Maan- dag	Dins- dag	Woens- dag	Donder- dag	Vrij- dag	Zater- dag

### De uren tijdens dewelke de kaarten mogen gebruikt worden:

- de heenrit moet geschieden tussen 6 en 9 uur voor de leerlingen die daglessen volgen, en van 14 uur af voor deze die zich slechts naar avondlessen begeven;
- de terugrit moet geschieden tussen 15 en 20 uur op de volledige schooldagen,

11 en 14 uur op de schooldagen met namiddagverlof (gemerkte vakjes), tot het einde van de dienst op de dagen met avondlessen;

- voor de schoolabonnementen, geldig voor 2 heen- en terugritten per dag wordt enkel op de volledige schooldagen een mid-dagrit, heen en terug, toegelaten tussen 11 en 14 uur.

### De reisweg:

- deze omvat de namen van de gemeenten en de halten van het vertrek-, bestemmings- en gebeurlijk het overstappunt.

Indien een schoolabonnement gebruikt wordt buiten de toegelaten dagen, uren of reisweg en de rubriek «Afwijkingen» of de onder-richtingen aan het personeel in de stelplaats hiervan geen bijzondere melding maken, zal de ontvanger het abonnement vragen en op één van de cijfers: 1 tot 12 van het ticket-abonnement telkens het teken x aanbrengen.

Komen dergelijke overtredingen te dikwijls voor, dan dient de ontvanger het nummer van het abonnement en de aard van de overtreding op zijn dagelijks verslag in te schrijven.

De controleurs zullen in het bijzonder het gebruik van de abonnementen met gemerkte ticket-abonnementen nagaan.

Het bestuur van de groep zal de nodige maatregelen terzake treffen en na elk onderzoek zullen de gemerkte cijfers ongeldig gemaakt worden.

# NIEUWS VAN HET HOOFDBESTUUR EN VAN ONZE EXPLOITATIEGROEPEN

## GEBOORTEN

### ANTWERPEN

*Christel* bij de heer HUYS Jules (Hombeek).  
*Marc* bij de heer LAMBREGTS Frans (Wortel).  
*Greta* bij de h. NIJS Carolus (Retie).  
*Carine* bij de h. JESPERs Jan (Arendonk).  
*Brigitte* bij de h. BEULLENS Paul (Ranst).  
*Annemie* bij de h. DOCKX Gustaaf (Oostmalle).  
*Gerda* bij de h. LAUWERS Willy (Ranst).  
*Ingrid* bij de h. DE SMET Frans (Schoten).  
*Maria* bij de h. VAN DEN VONDER August (Mechelen).  
*Peter* bij de h. VAN TILBORGH Leo (Antwerpen).  
*Marc* bij de h. CEULEMANS Lodewijk (Mechelen).  
*Christine* bij de h. ADRIAENSEN Jozef (Rijkevorsel).  
*Bart* bij de h. VAN OLMEN Jozef (Broechem).

### OOST-VLAANDEREN

*Filip* bij de h. Van HECKE Alfons (Lokeren).  
*Myriam* bij de h. VANDEN BRANDEN Jozef (Hamme).  
*Franky* bij de h. DE DECKER Benoit (Hamme).  
*Sophie* bij de h. D'HAENE Gh. (Oudenaarde).  
*Dirk* bij de h. DE BUCK Ach. (Assenede).  
*Carine* bij de h. DE BEULE Petrus (Zele).  
*Sophie* bij de h. MOROBE Eric (Aalst).

### WEST-VLAANDEREN

*Chantal* bij de h. VANLERSBERGHE Gilbert (St-Kruis).  
*Annick* bij de h. PERQUY Fernand (Stene).  
*An* bij de h. PORTIER Gaston (Oostende).

### LIMBURG

*Hilde* bij de h. NIJS Alfons (Hoeselt).  
*Dirk* bij de h. KLEYKENS Remy (Zepperen).  
*Gert* bij de h. VANDEPUT Juliaan (Zonhoven).  
*Christine* bij de h. PEETERS Armand (Herk de Stad).  
*Els* bij de h. BORGERS Jules (Zolder).  
*Eddy* bij de h. REUMERS Jaak (Bree).  
*Luc* bij de h. SNIJKERS Jaak (Elen).  
*Ronald* bij de h. RENAERS Hendrik (Zepperen).  
*Corinne* bij de h. CLAESSEN Jos (Hasselt).  
*Luc* bij de h. GABRIELS Pieter (Zutendaal).

### BRABANT

*Greta* bij de h. REYGAERTS Nestor (Halle).  
*Patrick* bij de h. VAN DESSEL Gilbert (Brussel 2).  
*Dirk* bij de h. DEROST Jules (Linden).  
*Jeanine* bij de h. BORREMANS Jozef (St-Martens Lennik).  
*Patrick* bij de h. BLOMMAERT Jan (Grimbergen).  
*Alfons* bij de h. BEUTELS André (Linden).  
*Francis* bij de h. CAUTAERS Carolus (St-Kw. Lennik).  
*Luc* bij de h. SAELENS Georges (Dilbeek).

### LUIK

*Jean-Luc* bij de h. CHANTEUX Guillaume (Soumagne).  
*Pascale* bij de h. COLLA Guy (Bressoux).  
*Alphonse* bij de h. LONNEUX Jean (Soumagne).  
**NAMEN - LUXEMBURG**  
*Michael* bij de h. MATHIAS Max (Flawinne).  
*Vincent* bij de h. VERLAINE Ernest (Seilles).  
*Benoit* bij de h. GERARD Fernand (Namur).  
*Hervé* bij de h. JOYEUX Robert (Oppebois).  
*Bernard* bij de h. GELAY Jean-Claude (Florennes).

### HENEGOUWEN

*Dominique* bij de h. DEWIT Joseph (Leval - Trahegnies).  
*Bernard* bij de h. VERMEIREN Joseph (Anderlues).  
*Françoise* bij de h. HUBERT Camille (Châtelineau).  
*Raymond* bij de h. SINAËVE José (Ransart).  
*Jean* bij de h. ALBERT Jean (Marcinelle).  
*André* bij de h. GOFFIN Joseph (Châtelineau).  
*Jean-Paul* bij de h. BOITE Léopold (St-Vaast).  
*Annie* bij de h. MALFAITE Edouard (Wagnelée).  
*Philippe* bij de h. MORRE Gilbert (Nalinnes).  
*Eric* bij de h. CALLENS Etienne (Jumet).  
*Myriam* bij de h. HALLOIN André (Ham s/Sambre).  
*Murielle* bij de h. DUPONT Claude (Hornu).  
*Franck* bij de h. HUBERLAND Willem (Dampremy).  
*Isabelle* bij de h. SEBASTIEN Marcel (Eugies).  
*Marc* bij de h. VIENNE René (Strépy-Bracquagnies).

## HUWELIJKEN

### HOOFDBESTUUR

Mej. L. PELERIN met de heer R. TILLIEUSE.

### WEST-VLAANDEREN

De h. FARAZYN Etienne met Mej. VANDENBERGHE A.  
 De h. DEKEYZER Fernand met Mej. TIMMERMAN G.  
 De h. MORTIER Gerard met Mej. DE LILLE Cecile.  
 De h. VERTRIEST Julien met Mej. HOSTEN Yvette.

### LIMBURG

De h. ELSEN Henri met Mej. COOMANS Lizette.  
 De h. NIJSSEN Willy met Mej. SALDEN Irena.  
 De h. GYBELS Guy met Mej. GIJBELS Philomena.

### BRABANT

De h. DUBOIS André met Mej. DEBECKER Monique.  
 De h. CLEYNHENS Freddy met Mej. DE KONINCK M.  
 De h. BERTELOOT Pieter met Mej. TIELEMANS S.

### LUIK

De h. BERTRAND Joseph met Mej. MEUGENS Léonie.

### HENEGOUWEN

De h. SERNEELS Sylvère met Mej. STASSEN Lucina.  
 De h. DEPASSE Raymond met Mej. VAN GHELUWE Cl.

## OPRUSTGESTELDE AGENTEN IN DE GROEPEN

Maanden mei-juni 1965	Dienstjaren	Groep
DE VOS L., ontvanger . . . . .	47	Antwerpen
WENS E., dienstoverste 2de kl. . . . .	44	»
VAN WOENSEL A., baanwerker . . . . .	44	»
SCHELLEKENS J., baanwerker . . . . .	42	»
VERHAEGEN E., ontvanger . . . . .	38	»
CRKEMANS P., controleur . . . . .	39	»
LUYTEN J., ontvanger . . . . .	38	»
DE WIT B., gesch. werkman . . . . .	35	»
VANTHUYNE A., keurwerkman . . . . .	46	West-Vlaand.
VANHOUTTE L., el. geleider . . . . .	45	»
BLANCKAERT A., A.B. bestuurder . . . . .	45	»
PROPHETE D., hoofdontvanger . . . . .	45	»
COPPENS L., A.B. bestuurder . . . . .	37	»
DECRAECKE G., el. geleider . . . . .	36	»
DE COLIERE M., werkm. 1ste kl. . . . .	43	Oost-Vlaand.
KEYMEULEN V., stoker . . . . .	30	»
JANSSEN A., controleur . . . . .	42	Limburg
CASTERMANS F., machinist . . . . .	33	»
VERHAEGEN E., manoeuvre . . . . .	45	Brabant
DE RIDDER P., el. geleider . . . . .	45	»
RAVEYTS F., ontvanger . . . . .	43	»
DETIENNE L., A.R. geleider . . . . .	42	»
LEMMENS R., A.R. geleider . . . . .	39	»
DELANG A., gesch. werkman 1e kl. . . . .	30	»
SOTIAUX H., gesch. werkm. 1e kl. . . . .	30	»
FAVRESSE A., controleur . . . . .	46	Luik
PONCELET H., bewegingsov. 1e kl. . . . .	45	»
MAQUOI J., manoeuvre . . . . .	42	»
MOUCHETTE E., machinist . . . . .	37	»
GERARD A., gesch. werkman . . . . .	35	»
MOUREAU J., el. geleider . . . . .	34	»
NIHOUL J., gesch. werkman 1e kl. . . . .	29	»
ROMAINVILLE H., gesch. w. 1° kl. . . . .	45	Henegouwen
LIEGEOIS J., dienstov. bel. dienst . . . . .	42	»
MORSAINT E., ontvanger . . . . .	40	»
VERMEULEN G., geleider . . . . .	39	»
SUINEN O., gesch. werkm. 1ste kl. . . . .	36	»
LENOIR J.B., baanwerker . . . . .	36	»
FOURET A., geleider . . . . .	35	»
MELON A., manoeuvre . . . . .	29	»
LEBEC Gh., machinist . . . . .	27	»
LEQUEUX E., klerk 1ste kl. . . . .	41	Namen - Lux.
WARZEE A., brigadier . . . . .	28	»
PAULUS F., ploegbaas . . . . .	27	»

# Het overlijden van de heer Robert Van Lul ere-inspecteur-generaal

Waarschijnlijk zijn weinig personeelsleden, vooral in de Groepen, op de hoogte van het overlijden van de heer Van Lul.

Inderdaad volgens zijn wens werd zijn overlijden slechts aangekondigd na de begrafenis, die plaats had op maandag 14 juni. Alzo waren talrijke ambtenaren en agenten in de onmogelijkheid hem een laatste hulde te brengen en konden zij enkel treffende feiten aanhalen van de beroepsactiviteiten, waarvan de Nationale Maatschappij nog lang de stempel zal bewaren.

De loopbaan van de afgestorvene werd beschreven in het nummer 58 van «Onze Buurtspoorwegen», ter gelegenheid van zijn opruststelling op 31 augustus 1955. De kaderagenten van het Hoofdbestuur en van de Gewestelijke Directies herinneren zich nog levendig

de onwrikbare wil en het mededeelzaam enthousiasme dat van hem uitging voor de verwezenlijking van het uitgebreid programma van administratieve en sociale hervorming, dat tijdens de oorlog 1940-1945 werd voorbereid. Hij was een «voortrekker» voor degenen met wie hij de basis legde van verscheidene nieuwe diensten.

Op de redactie van «Onze Buurtspoorwegen» hebben wij niet vergeten dat de eerste nummers van ons personeelsblad, dat zijn twintigste jaargang kent, samengesteld en gedrukt werden onder zijn toezicht en dat hij nooit zijn aanmoedigingen noch zijn opbouwende kritiek heeft gespaard.

De heer Van Lul heeft ons in alle bescheidenheid verlaten maar zijn medewerkers zullen echter zijn nagedachtenis in ere houden.

## Hoofdbestuur

Het is zeer uitzonderlijk vier ontslag-nemingen te moeten vermelden in een tijdspanne van twee maand. En nochtans de laatste weken vernamen wij het vertrek van Mevr. Greta De Clercq, assistent-psychologe, Mej. F. Kemel, ponster, de heer F. Volkaert, tekenaar en de heer Vekeman, opsteller. Wij wensen hen veel succes in hun nieuwe activiteiten.

Wij uiten eveneens de beste wensen voor een volledig herstel van de heer M. De Ruyck (P), die een heelkundige bewerking heeft ondergaan en de heer U. Vermeire, hoofdinspecteur, die een lange rustperiode werd voorgeschreven. Twee van onze maatschappelijke assistenten, mej. M. Spaas en Cobraiville zullen wegens gezondheidsredenen gedurende een tamelijk lange periode hun taak niet kunnen uitoefenen.

Op 16 juli jl. hebben talrijke ambtenaren en agenten hun deelneming betuigd aan de heer G. Hecq, adjunct-adviseur, wiens echtgenote het slachtoffer werd van een vreselijk verkeersongeval, waarin zijn dochter eveneens zwaar werd gekwetst.

Vermelden wij eveneens dat de heer Vital Hermand, deurwachter, die in 1928 in dienst kwam, op rust werd gesteld.

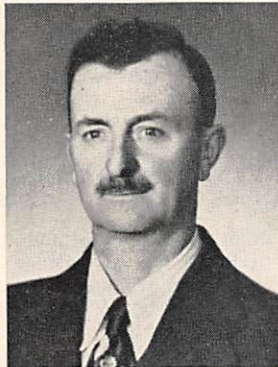
## Brabant

### 50-JARIG DIENSTJUBILEUM

De tram schijnt wel een bijzondere aantrekkingskracht te hebben uitgeoefend op de inwoners van Sint-Kwintens-Lennik. Tientallen namen dienst als machinist, ontvanger of baanwerker en enkele onder hen waren nog kinderen op het ogenblik dat zij hun loopbaan begonnen. Inderdaad voor de derde maal in enkele jaren begaven wij ons naar deze vredige gemeente in het Payotten-

land om een bezoek te brengen aan een agent, die gedurende een halve eeuw in dienst was van de Buurtspoorwegen.

Vader Raveyts, die samen met zijn broer één der eerste dienst nam bij de maatschappij «Voies Ferrées», achtte een dergelijke betrekking eveneens geschikt voor zijn zoon Frans, die nog geen 15 jaar, aangeworven werd in de stelplaats van Sint-Kwintens-Lennik om nadien te worden overgeplaatst naar Leerbeek.



Hij deed hoofdzakelijk dienst op de lijnen Brussel-Edingen en Halle-Ninove en gedurende bijna al die jaren was hij ontvanger zowel op de stoomtreinen, spoorauto's, elektrische trams en autobussen als op de goederentreinen.

Al was het werk soms lastig, vooral wat de onregelmatige werkuren betrof, toch was hij graag aan de Maatschappij en de beste herinneringen bewaart hij uit de tijd van de stoomdiensten toen de treinen soms waren samengesteld uit 10 tot 12 rijtuigen.

Wij wensen Frans Raveyts van harte geluk met deze uitzonderlijke loopbaan en hopen dat hij nog jaren zijn genoegen zal vinden in het bewerken en verzorgen van zijn tuin.

**S. :** Geloof mij, de Buurtspoorwegen zijn steeds zeer begrijpend geweest voor het vervoer van honden zoals veel andere maatschappijen voor stedelijk vervoer.

## CONTROLEUR SPEURNEUS

**SPEURNEUS :** Ik heb de gelegenheid gehad, vóór hun vertrek naar München, de panelen met foto's te zien, die de stand van de N.M.V.B. op de Verkeerstentoonstelling zullen versieren.

**ONTVANGER :** Er waren zeker vergrotingen van oud materieel?

**S. :** Natuurlijk, maar een begeleidende tekst in vier talen, bij foto's waarop veel volk stond, heeft mij getroffen :

«De N.M.V.B. vervoert dagelijks 800.000 reizigers».

**O. :** Het is een indrukwekkend cijfer en ik vraag mij af hoeveel hondjes er vervoerd worden op de knieën van dat leger reizigers.

**S. :** Het is een feit dat men in ons land veel houdt van hondjes. Nu we het hier toch over hebben, ge zijt ongetwijfeld op de hoogte van de nieuwe beschikkingen voor het vervoer van honden?

**O. :** Dat geloof ik. Ze komen op tijd, vooral in de streken waar trams en autobussen rijden.

**S. :** Het moet gezegd dat enerzijds onze Algemene Bepalingen het kosteloos vervoer van honden op onze spoorlijnen niet toelieten op voorwaarde dat hun gewicht de 3 kg niet overschreed terwijl de algemene voorwaarden van de autobusdiensten geen melding maakten van een gewichtsbeperking.

**O. :** Ik zal nooit begrijpen hoe collega's de toegang tot hun rijtuig hebben kunnen weigeren aan een keeshondje of ongevoelig bleven voor de smekende ogen van een poedel.

**S. :** Ik veronderstel dat ge de gewijzigde tekst gelezen hebt van artikel 58; ge zult opgemerkt hebben dat men niet meer spreekt van «schoothondjes» maar van kleine honden in het algemeen. Dus voortaan :

1. De hondjes worden kosteloos vervoerd zowel op de spoorlijnen als op de autobusdiensten, voor zover zij niet gevaarlijk zijn en op de schoof kunnen gehouden of onder de banken kunnen geplaatst worden.

2. De grote honden worden slechts toegelaten op de spoorlijnen. Zij worden vervoerd met 50 % vermindering op de gewone prijzen der reiskaarten, voor zover zij een muilband dragen, aan de leiband gehouden en op de balkons van de rijtuigen geplaatst worden.

3. Op de autobusdiensten zijn enkel de leden van de blindenliga's gemachtigd zich van een grote hond te laten vergezellen. Op vertoef van een toelating van het nationaal werk : «De geleidehond voor Blinden» worden deze honden kosteloos vervoerd.

**O. :** En het vervoer van honden, met een muilband en aan de leiband gehouden, kan toegelaten worden ter gelegenheid van prijskampen en tentoonstellingen.

De agenten Kriegels J. van stelplaats Evere en Baes J. van stelplaats Nijvel vonden ieder een portefeuille, die bij de 1.000 F. bevatte.

Dank zij hun eerlijkheid, konden de onderscheiden eigenaars terug in 't bezit gesteld worden van het verlorene.

Graag onderlijnen wij deze daden van eerlijkheid.

## Antwerpen

### AFSCHEID

Op 28 mei jl. werd in de burelen van de Groepsdirectie officieel afscheid genomen van de heer Petrus, Frans Crikemans.

De heer Crikemans kwam in dienst als ontvanger te Merksem op 16 mei 1926 en werd bevorderd tot controleur op 1 mei 1941.

De heer Vermeire, directeur, dankte de gevierde voor de 39 jaren trouwe dienst aan de maatschappij bewezen en wenste hem nog vele jaren te kunnen genieten van een welverdiende rust.

Vanwege de vriendenkring der bedienden werd hem een geschenk aangeboden waarna een verfrissing zich goed liet smaken.

### OP DE LIJN 61

Bij de aanvang van de zomerdienst op 30 mei jl. werd de spoordienst tussen Schoten (Lindelei) en 's Gravenwezel (ghens) vervangen door een autobusdienst.



Het is een verlenging van de elektrische lijn 61 (Antwerpen-Schoten), die aangelegd werd in 1941. Bij de inwijding van voormeld baanvak deed de heer Van Elsacker Fr. de eerste rit mee als ontvanger. Op 29 mei jl. verzekerde hij

eveneens het laatste vertrek van 's Gravenwezel naar Antwerpen; dat feit is niet alleen een merkwaardig samentreffen maar het getuigt eveneens van de getrouwheid aan de onderneming.

De lijn 61 (doorstreept) blijft de dienst verzekeren tussen Antwerpen en Schoten terwijl de autobus rijdt tussen Antwerpen en 's Gravenwezel (dorp) waardoor de lijn met 2 km werd verlengd.

### EERLIJKE DADEN

A.B. geleider August Valkiers van Mechelen bracht een portefeuille binnen inhoudend een bedrag van meer dan 6.000 F.

Bij nazicht bleek deze toe te behoren aan agent J. Van Eynde.

Wij houden er van deze daad van eerlijkheid te vermelden.

## Oost-Vlaanderen

De navermelde agenten brachten geldsommen binnen, gevonden tijdens de uitvoering van hun dienst.

Deschepper N., Hollebeke P., Audenaert E., Van Ooyen R., Vandamme R., Debruycker O., Van Acker Fr., Baes A., Bauters A., Van Britsom A., Bilcke G., Lippens K., De Smedt A., De Graef P., Slock M., Pieters O., Theuninck C., De Jaegher C., Tote B., Goossens A., Aerts R., Van Audenaarde A., De Jaeger G., Dewilde A., Eeckhout A., Helderweirdt E., Heirwegh D., Demeyer A.

Vermelden wij bijzonder de heer G. Walley, die een tas, inhoudende 201.000 F., vond welke door tussenkomst van de rijkswacht aan de rechtmatige eigenaar kon worden terugbezorgd.

Proficiat !

### EEN MEDEDELING VAN DE SOCIALE DIENST

Ter attentie van de agenten (en gewezen agenten) van de Groep Oost-Vlaanderen, delen wij mede dat de zittingen die door Mej. VANDEVELDE Maria, Maatschappelijke Assistent, gehouden worden, voortaan zullen plaats hebben:

- a) te *Destelbergen* (stelplaats):
  - van 9 h 30 tot 12 h 30, de eerste donderdag van de maand (in plaats van de eerste vrijdag);
  - van 9 h 30 tot 12 h 30, de derde vrijdag van de maand (ongewijzigd).
- b) te *Hamme* (stelplaats):
  - van 9 h 45 tot 12 h 30, de derde donderdag van de maand (in plaats van de derde dinsdag).

## Luik

### AFSCHEID

In de maand mei bereikte de heer H. Poncellet, bewegingsoverste 1ste kl., na een loopbaan van 48 jaar, de leeftijds-grens.

Op vrijdag 28 mei werd, na de werken, deze gebeurtenis gevierd in aanwezigheid van talrijke weddetrekkenden.



De heer Lebrun, technisch inspecteur, herinnerde aan de loopbaan van de gevierde en wenste hem een lange en aangename rustperiode.

## STERFGEVALLEN

### AGENTEN

#### ANTWERPEN

MEEUS V., gesch. werkm., 60 jaar.  
STIJNS F., baanwerker, 60 jaar.

#### LIMBURG

LANTIN M., ploegbaas, 53 jaar.

#### WEST-VLAANDEREN

DOOM M., gesch. werkm. 1ste kl. 56 j.

#### BRABANT

MERTENS F., halfgesch. werkm. 55 j.

### OPRUSTGESTELDEN

#### AGENTEN

#### ANTWERPEN

MARIEN F., 76 jaar.  
RAES W., 63 jaar.  
FEYEN F., 81 jaar.  
WILLEMS E., 66 jaar.  
VAN DEN AVONT J., 59 jaar.

#### OOST-VLAANDEREN

ENGELS P., 69 jaar.  
VAN DE VELDE R., 86 jaar.  
VAN PUYMBROECK R., 78 jaar.

#### WEST-VLAANDEREN

SOETE O., 68 jaar.  
LALEMAN C., 65 jaar.  
CAMERON G., 67 jaar.  
VANDERCUIJSSE A., 48 jaar.  
GOBIJN C., 80 jaar.  
VANDEBOHEDE M., 66 jaar.

#### LIMBURG

BOGAERTS J., 87 jaar.

#### BRABANT

SCILLIEN D., 75 jaar.  
WAUTERS P., 78 jaar.  
SCHOLIERS C., 69 jaar.

#### NAMEN-LUXEMBURG

ELIAS F., 59 jaar.  
SPRUMONT E., 55 jaar.  
RIGUELLE M., 74 jaar.  
THIRIFAYS F., 72 jaar.

#### LUIK

BRIERS Th., 79 jaar.  
MAURICE J., 83 jaar.  
SERVAIS C., 83 jaar.  
BURTON T., 62 jaar.  
VANDERHEYDEN G., 85 jaar.

#### HENEGOUWEN

HAERICK A., 72 jaar.  
BERTINCHAMPS R., 65 jaar.  
VANKUYCK P., 65 jaar.  
LEGRAND A., 78 jaar.

# MOOIE LOOPBANEN



**J. Dubois**  
Trad in dienst op 15-3-1920 en werd op rust gesteld als half-geschoold werkmán te Anderlecht.



**L. De Vos**  
Is in dienst getreden op 15-12-1917 en eindigde zijn loopbaan als ontvanger te Rumst.



**Cl. Hendrickx**  
Begon zijn loopbaan op 2-1-23 en werd op rust gesteld als el. geleider te Antwerpen.



**L. Mattelart**  
In dienst getreden op 25-4-24 eindigde hij zijn loopbaan als brigadier te Jumet.



**E. Strebelle**  
Is zijn loopbaan begonnen op 21-1-1924 en ging op rust als brigadier te Eugies.



**M. Huyghe**  
Trad in dienst op 6-1-1920 en ging op rust als A.B. bestuurder te Veurne.



**A. Favresse**  
Begon zijn loopbaan op 15-10-1919 en ging op rust als controleur te Luik.



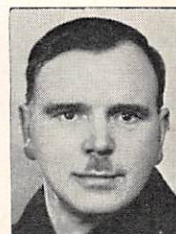
**F. Roelants**  
Is in dienst getreden op 16-8-1924 en eindigde zijn loopbaan als ontvanger te Grimbergen.



**A. Boden**  
In dienst getreden op 14-3-24 eindigde hij zijn dienstperiode als hoofdontvanger te Antwerpen.



**J. Fagnoul**  
Trad in dienst op 14-12-1922 en ging op rust als el. geleider te Luik St-Gilles.



**L. Heusequin**  
Begon zijn loopbaan op 1-6-19 en werd op rust gesteld als gesch. werkmán 1ste kl. te Oostende.



**Th. Huysveld**  
Begon op 14-1-1920 als ontvanger en eindigde zijn loopbaan als stationschef 1ste kl. te Destelbergen.



**M. Rasneur**  
Trad in dienst op 22-5-23 en werd op rust gesteld als ontvanger te Doornik.



**E. Engelen**  
In dienst getreden op 17-10-23 eindigde hij zijn loopbaan als gesch. werkmán 1ste kl. te Hasselt.



**M. Bertholet**  
Begon zijn loopbaan op 28-1-1920 en ging op rust als geleider te Charleroi.



**A. Mainil**  
Op 1-8-1923 in dienst getreden, eindigde hij zijn loopbaan als manoeuvre te Anderlues.



**J. Luyten**  
Is in dienst getreden op 8-7-27 en ging op rust als ontvanger te Merksem.



**J. Bogaerts**  
Begonnen op 14-3-1926 eindigde hij zijn loopbaan als ontvanger te Grimbergen.



**J. Liègeois**  
Begon in 1923 te Charleroi, werd achtereenvolgens bew. overste en dienstoverste. Ging op rust als dienstov. bel. dienst.



**J. Romainville**  
Is in dienst getreden op 11-2-1920 en ging op rust als gesch. werkmán 1ste kl. te Onoz.



**E. Verhaegen**  
Trad in dienst op 24-4-1920 en werd op rust gesteld als manoeuvre te Grimbergen.



**J.B. Lenoir**  
Begon zijn loopbaan op 1-4-19 en ging op rust als baanwerker te Casteau.



**A. Blanckaert**  
Trad in dienst op 25-5-20 en eindigde zijn loopbaan als A.B. bestuurder te Veurne.



**E. Mouchette**  
Op 4-3-1923 in dienst getreden werd hij op rust gesteld als machinist te Bressoux.

*Op zondag 20 september 1885*

## Officiële inwijding van de stoomtramlijn Antwerpen - Hoogstraten

De twee eerste vergunningen, voor het aanleggen van buurtspoorwegen in ons land, werden verleend op 27 maart 1886 voor de lijnen Oostende - Nieuwpoort en Antwerpen - Oostmalle - Hoogstraten.

Deze lijnen werden in gebruik genomen op 15 juli 1885, respectievelijk 15 augustus 1885 [baanvak Antwerpen (Turnhoutse Poort) - Wijnegem (vaart)] dus vóór het verschijnen van de koninklijke besluiten van vergunning. De Nationale Maatschappij, in akkoord met de openbare besturen en om voldoening te schenken aan de geïnteresseerde bevolking, had op eigen verantwoordelijkheid het initiatief genomen zonder de afhandeling van de voorbereidende formaliteiten voor de definitieve vergunning af te wachten.

De plechtige inwijding van de lijn Antwerpen-Oostmalle-Hoogstraten, die geëxploiteerd werd door de « Antwerpsche Maatschappij voor den Dienst van Buurtspoorwegen » had plaats op 20 september 1885. Twee treinen, elk samengesteld uit vijf rijtuigen, zouden de 120 eregasten en genodigden van Zurenborg (Antwerpen) naar Hoogstraten brengen.

Het is misschien wel interessant, 80 jaar later en op het ogenblik dat de laatste buurttrams in de provincie Antwerpen verdwijnen, een ooggetuige verslag over deze plechtigheid te publiceren zoals wij het terugvonden in « Het Handelsblad van Antwerpen » van die tijd.

\* \* \*

Het vertrek uit de nieuwe statie Zurenborg was bepaald op 9 u 25; doch de latere komst der genodigden uit Brussel vertraagde het vertrek.

De statie is gelegen op de hoogte van het gasfabriek; zij heeft al de noodwendigheden welke voor een dergelijke inrichting nodig zijn.

Reeds vroeg ontmoet men er ridder Pycke d'Ideghem, gouverneur van de provincie, de heer Thielens, griffier der deputatie, de heer Lambrechts, arrondissementscommissaris, de heer De Decker, van de exploiterende maatschappij, leden van de deputatie, kamer, senaat en provinciale raad, ingenieurs, directeurs, kortom een groep personen, die tot het daarstellen van de tramweg hebben bijgedragen of aan dezen dienst verbonden zijn.

Bij de aankomst van de trein uit Brussel stapten af ridder de Moreau, minister van nijverheid en landbouw, en de heer de Volder, minister van justitie, vergezeld van hun secretarissen.

In de groep bemerken wij eveneens de heren Wellens, ondervoorzitter van de N.M.V.B., baron de Gruben en Julien Koch, beheerders van de exploiterende maatschappij.

De pers is vertegenwoordigd door de vijf te Antwerpen verschijnende dagbladen.

De rijtuigen der maatschappij zijn inderdaad schoon, gemakkelijk zelfs om hier een vreemd woord te gebruiken : elegant. Op de zijanten der wagens leest men een Frans opschrift; doch op de volgende wagens zal de titel der maatschappij in het Vlaams worden gegeven.

Heel terecht : die wagens moeten dienen in een uitsluitend Vlaamse streek en wij denken dat een opschrift gemaakt is om verstaan te worden...

Men stapt in en de trein zet zich in beweging. De heer Jules Polain, ingenieur, heeft het hoge toezicht over de trein.

Op enige stappen van de statie wacht ons een eerste huldebewijs : de burgemeester Moorkens, omringd door zijn schepencollege, leden van de raad en... heel Borgerhout is daar.

De muziek speelt het nationaal lied, luide toejuichingen stijgen op : onze triomftocht vangt aan en hij belooft inderdaad koninklijk te zullen zijn.

Eerste afstapping. De heer burgemeester spreekt de ministers in het Vlaams toe; hij dankt hen voor al wat zij deden ter bevordering van de bloei der landelijke gemeenten, die nu meer en meer met Borgerhout in betrekking komen en brengt hulde aan allen, die hebben bijgedragen om het nu ingehuldigd wordend groot werk te voltooien.

De minister de Volder, die Vlaams spreekt zoals het een echten Kempenaar van oorsprong betaamt, gaf de burgemeester een recht hartelijk antwoord waarin het belang dat het gouvernement in de aanzienlijke en bloeiende gemeente van Borgerhout stelt, een ruime plaats bekleedt.

Muziek, bravos, geestdriftig gejuich, leven de minister ! begeleiden de feesttrein want van de plaats waar de bevolking van Borgerhout staat tot aan de poort, rijden wij langs een dichte haag van volk.

### DEURNE EN WIJNEGEM

Wij verlaten de stad en bereiken het volkrijke Deurne. Een opmerking : aan de brug te Deurne rijdt de tram, aan de rechterkant zo dicht nevens de muren van het daar staande gebouw, dat hij die zich daar tussen muur en tram mocht bevinden een slecht kwartier zou doorstaan.

Er moeten daar noodwendig maatregelen genomen worden.

Het dorp is feestelijk bevlagd : het volk staat geplakt op het grote plein, dat men, als wij ons niet vergissen, Cogelsplein heeft genaamd.

Voor het raadhuis bevindt zich de burgemeester Pauwels. De genodigden stappen af.

De heer Pauwels doet een sierlijke Vlaamse redevoering en richt enige woorden in het Frans tot ridder de Moreau.

Andermaal geeft de minister de Volder een kort, bondig en welgepast antwoord waarin hij de gemeente geluk wenst met de nieuwe verbinding met stad en verdere plaatsen landwaarts in.

De jubelkreten, kanonschoten, die met flinke slag de jubel der gemeente verkondigen, worden afgebroken door het zingen van een goed en forsig voorgedragen Vlaams koor.

Ingestapt en onder het juichen der Deurnenaars noordwaarts ingestoomd.

De zon schijnt het niet langer te kunnen uithouden bij al die opstijgende feestvreugde; zij komt achter de grauwe wolken uitpiepen en maakt van dan af deel van de partij.

Van dat ogenblik af hebben wij alles wat wij kunnen wensen: een gemakkelijke zit, een goed, vrolijk en zelfs geestig gezelschap, verder hebben wij feestgezang, toejuichingen, bloemen, vlaggen.

Wat kunt ge meer dromen!



*De hoofdstraat van Wijnegem is heelwat veranderd sinds deze foto werd genomen vóór de oorlog 1914-1918.*

Een reisje met de stoomtram is wel het plezierigste dat men ondernemen kan. Men rijdt niet, zoals met de spoorweg, door vage gronden, door akkers en landerijen: neen! met de tram gaat het te midden door de schone dorpen, zoals dat het geval is met onze oude en nu gepensioneerde diligence van Van Gent-Loos.

Met dat verschil dat men nu niet meer doof, lam en kreupel geschokt en geschommeld wordt, maar rijdt als over een effen dorsvloer en dat men met zijn buurman zeer goed, onder het rijden, klappen kan.

En dan, hoe vriendelijk zien er die dorpen uit. De mensen staan in de deuren, groeten lachend en de kleine bengels steken juichend de handen op.

Wij rijden in het donker lommer der hoge bomen, die de oude steenweg omzomen, wij verlustigen ons in het zien der prachtige buiten plaatsen, die langs de weg liggen te dromen en schijnen met ons gedommel heel de omtrek, die sedert eeuwen, betrekkelijk rustig was, wakker te schudden.

Rechts en links strekken zich weiden en akkers uit met fris najaarsgroen bedekt en in de verte blijft het

oog met welgevallen rusten op het geelbruin wordend, op het schilderachtige en verschillende groen der bomen.

't Wordt een overschone najaarsdag.

Wij bereiken Wijnegem, dat zich niet minder als Deurne in feestkleed heeft gezet.

Aan het met vlaggen versierde raadhuis wacht ons de burgemeester ridder van Havre, die de heer minister van nijverheid en landbouw, enige woorden in het Frans toespreekt, die deze met veel gepastheid beantwoordt.

Wat verder heeft men een estrade opgeslagen waar een groot aantal kinderen gereed staan om een koor, voor de gelegenheid gekomposeerd, « Hoerah! Hoerah! o dierbaar Kempenland » te zingen. Allen hebben vaantjes met de nationale kleuren in de hand.

't Is een opwekkend gezang.

Op een boog lezen wij het volgende opschrift:

DUIzenD geLUkWensChIngen  
Voor Deze aLLernUttlgste InstELLIng

Nog horen wij de blijde tonen der fanfaren, het gejuich der bevolking, het daverend kanonschot als wij reeds weer gezeten zijn en langs een prachtige beplante weg naar Schilde stomen.

De mastenbossen, hier en daar de bloeiende hei, ofwel de weiden verfrissen het gezicht; wij naderen meer en meer het hartje der Kempen.

### SCHILDE EN SINT-ANTONIUS

Schilde is de residentie van een groot heer, van de alom gekende baron van de Werve de Schilde; het is te denken dat deze aan de ontvangst een gans bijzonder karakter geven zal.

Baron van de Werve de Schilde is burgemeester van de gemeente.

Zijn edele komt de feesttrein te peerd te gemoet gereden.

Het raadhuis is versierd met vlaggen, wimpels en nationale kartellen; op het voorplein bevinden zich niet alleen de gemeente-ambtenaars maar een dozijn bedienden van de baron. Allen dragen de rode uniformen en zijn gepoeierd; de majordome van de edelheer is in gala-kleed en te midden, vóór het raadhuis, staat de hellebaardier in rood gegaloneerd kleed, fier de hellebaard in de hand geklemd. 't Is een ongewoon schouwspel.

Baron van de Werve de Schilde noemt de genodigden welkom in zijn gemeente op welke welkomsgroet ridder de Moreau een zeer net antwoord geeft.

Nu gaan wij de trap op van het gemeentehuis om de erewijn te drinken; waarna wij verder rijden naar Sint-Antonius. Daar wacht ons de burgemeester van Brecht, de heer Keyzers, omringd door zijn raad en door een talrijke bevolking.

Wij naderen nu de goederen van de Trappisten en links van ons rijst de nieuwe kerk op, die de Trappisten bouwden.

### WESTMALLE EN RIJKEVORSEL

Te Westmalle had men feestelijk gevlagd; boven het gemeentehuis las men « t dorpsbestuur wenscht u allen achtbaren, welkom! »

De heer Cassimont, burgemeester, de schepenen, de raad, de bevolking, het muziek is aanwezig; de schoolkinderen, met de onderwijzer aan het hoofd, wuiven met driekleurige vaantjes.

Een zeer karaktervolle manier van versiering: de mastenboomkens en de met bloemen versierde staken zijn niet in de grond geplant maar zij worden in de handen gehouden en vormen also een versiering en afsluiting.

De trein wordt feestelijk toegejuicht.

En nu Oostmalle?... Alles is er stil. Wel waait er een vlag, wel komt er hier en daar een nieuwsgierige buiten, maar het raadhuis blijft gesloten evenals het kasteel der Dubus de Ghisignen.

Het schijnt dat de burgemeester van Oostmalle zijn wil niet heeft gehad en dit de reden is van het stilzwijgen.

Wat rust en kalmte heersen hier overal, die nu door het gedommel van de tram zullen gestoord worden.

In de nevelige verte verheft zich de hoge toren van Hoogstraten, het doel van onze reis.

Maar eerst komen wij te Rijkevorsel: het kanon dondert, de harmonie speelt het Belgisch volkslied. De heer burgemeester Geerts spreekt de heer minister toe en dankt het gouvernement voor de weldaden, die de weg in de Kempen zal aanbrengen.

### HOOGSTRATEN

Wij stomen langs ontginningen, mastbossen en heivelden. Eindelijk roept een onzer: Hoogstraten!

De klok luidt, het kanon bonst en de echo herhaalt die feestelijke schallen; de muziek speelt, het volk juicht, wij treden de nette zaal van het stadhuis binnen. De heer Brosens, burgemeester, spreekt het welkom uit waarop minister de Moreau antwoordt.

Daarna bezoekt men de kerk, inderdaad een juweel met prachtige graftomben, oudheden en curiositeiten.

Na het Te Deum gaan wij met muziek voorop naar het seminarie waar de studiezaal tot banketzaal gereedelijk was afgestaan.

De heer burgemeester bracht een heildrank uit op de koninklijke familie en hoopte o.m. dat de linie zal voortgezet worden tot de Hollandse grenzen in de richting van Breda.

Door de heer Moreau wordt hierop geantwoord en hij berichtte tevens dat hij gelukkig was namens de koning de ridderorde te mogen overhandigen aan de heer de Burlet, directeur-generaal van de N.M.V.B.

Namens de gemeente wordt eveneens een woord van dank gericht aan de heer Eug. De Decker, voorzitter van de raad van de exploiterende maatschappij.

### TERUGKEER

Het uur van vertrek slaat, jammer. Het muziek speelt, het volk groet en juicht en wij keren, na een overschone dag in die hartelijke en schone Kempen te hebben doorgebracht, naar Antwerpen terug.

## DE VEILIGHEIDSWEDSTRIJD

STAND DER PLOEGEN OP 30 JUNI 1965

<b>L U I K 4 (Personeel Omal-Verlaine)</b>	<b>3.772</b> dagen zonder ongeval
<b>L I M B U R G 1 (Werkh. Onderhoud Hasselt)</b>	<b>2.449</b> dagen zonder ongeval
<b>L U I K 2 (Pers. Bassenge-Oreye-Tongeren)</b>	<b>1.752</b> dagen zonder ongeval
<b>L U I K 6 (Personeel Bressoux-Rocourt)</b>	<b>1.709</b> dagen zonder ongeval
<b>HENEGOUWEN 2 (W.W. La Louvière - VI. Brig.)</b>	<b>1706</b> dagen zonder ongeval
<b>L U I K 12 (Werkhuis St-Gilles)</b>	<b>1.553</b> dagen zonder ongeval
<b>L U I K 10 (Pers. Eupen-Pulseur-Sart-Warzee)</b>	<b>1.247</b> dagen zonder ongeval

Brabant	21	944	Antwerpen	6	669
West-Vlaanderen	1	880	West-Vlaanderen	3	614
Brabant	15	861	Henegouwen	16	589
Antwerpen	1	821	Namen-Luxemburg	3	586
Antwerpen	5	807	Namen-Luxemburg	5	517
Luik	11	797	Oost-Vlaanderen	6	507
Luik	1	721	Namen-Luxemburg	4	490
Antwerpen	13	692	Brabant	11	484
Limburg	4	689	Antwerpen	12	413

# De eerste internationale tentoonstelling van het verkeer en van het communicatiewezen te Munchen

Wij hebben reeds aangekondigd dat de Nationale Maatschappij aanvaard heeft deel te nemen aan de « Internationale Verkehrsausstellung », in verkorting I.V.A., die te Munchen ingewijd werd op 25 juni en die zal duren tot 3 oktober 1965.

Sommige agenten hebben ons hun verwondering uitgedrukt over het feit dat de N.M.V.B. niet vermeld werd tijdens de uitzendingen van de radio en de T.V. gewijd aan de Belgische deelneming.

Inderdaad, de N.M.V.B. bevindt zich niet met de andere Belgische exposanten: Telegraaf en Telefoon, Luchtvaart, Spoorwegen, zelfs niet bij de Tramwegen.

De Buurtspoorwegen maken samen met Duitsland, Oostenrijk, Frankrijk, Nederland en Zwitserland, deel uit van een collectieve tentoonstelling, die voorgesteld wordt als « Private Spoorwegen en gewestelijk openbaar vervoer langs de weg ». Het doel is de belangrĳheid aan te tonen van deze vervoermiddelen, die in hun respectievelĳk land samenwerken met de spoorwegen in dienst van de nationale gemeenschap, bijgevolg van de Europese economie op weg naar de integratie.

Het gewestelijk vervoer is, per land, gegroepeerd in de hal 17 en indien onze bureu hun plaatsruimte moeten verdelen tussen verscheidene maatschappĳen wordt de stand « Belgĳen » daarentegen geheel ingenomen door de N.M.V.B.

De tegenstelling is treffend daar de Nationale Maatschappĳ het ontwerpen van haar stand heeft toevertrouwd aan een beroepsdecorateur, de heer De Roeck, die met behulp van grote foto's de evolutie en de rol van onze Maatschappĳ illustreert.

Op de achtergrond toont een fotomontage een stoomlocomotief, in dienst, de spoorauto nr 11 met draaistel, de eerste autobus van 1925 en een tram te Zuun, rond de eeuwwisseling. Vandaar ontrolt zich een dubbele spiraal, in aluminium, die onze duizenden kilometer spoor symboliseert en eindigt aan een paneel waarop een elektrisch motorrijtuig type N en een autobus van 1965 afgebeeld zijn.

Er is weinig tekst: op een doorschijnend plexiglas verschĳnen de afgelegde kilometers van onze verscheidene vervoermiddelen sinds 1930. Op een ander paneel staan de veelzeggende cijfers van het dienstjaar 1964.

Afgelegde kilometers : per spoor 19 miljoen  
per autobus 100 miljoen

De versiering van het paneel, rechts in de stand, symboliseert de rol van de Buurtspoorwegen en bestaat eenvoudig uit een foto-band van 3,50 m lengte op een hoogte van 40 cm. en toont reizigers, die onze voertuigen afwachten op de punten. Daarboven werd een plaat, in plexiglas, aangebracht waarop in vier talen de volgende statistiek, welsprekend door zijn soberheid, werd aangebracht :

« De N.M.V.B. vervoert dagelĳke 800.000 reizigers ».

Een decoratief element, dat woningen en nijverheidsinstellingen voorstelt, komt goed tot zĳn recht door een onrechtstreekse verlichting; het bekomen resultaat is merkwaardig. Maar wij mogen wel zeggen dat de bezoekers wel een beetje sceptisch zullen zĳn wanneer ze op een tafel dat geheel van gesoldeerde stukjes metaal zullen zien.

Het is het werk van de kunstenaar-ontwerper, die een decoratief motief heeft samengesteld, in een ongebruikelĳk metaal, maar dat door de tover van het licht levendig wordt en een onvoorziene reactie veroorzaakt.

Een decoratief paneel, eveneens verwezenlijkt door de heer De Roeck, volledigt het geheel.

De voorgrond van de stand wordt ingenomen door verscheidene, grijs geschilderde, koperen ladders; in de ruimten tussenin werden beweegbare houten schĳven geplaatst, met op de ene zĳde een foto, die de activiteit van onze Maatschappĳ aantoonst en de andere zĳde werd wit of zwart geschilderd.

Het geheel laat een uitstekende indruk na daar men dadelĳk de eenheid van opvatting voelt.

Daar de N.M.V.B. te dezer gelegenheid een folder heeft uitgegeven moest er een tafeltje worden voorzien waarop elke dag de nodige voorraad ter beschikking van het publiek wordt gesteld. Hiervoor tekende de heer De Roeck eveneens een origineel ontwerp dat in twee dagen werd gemaakt door de agenten van het werkhuis van Kuregem. Wij moeten hier trouwens hulde brengen aan de agenten van dat werkhuis, die in een minimum van tijd de spiraal en de decoratieve elementen hebben gemaakt.

Onze gelukwensen gaan ook naar de montageploeg, die gedurende drie dagen, zonder ophouden, gewerkt heeft met de decorateur.

\* \* \*

De inwijding van de tentoonstelling heeft plaats gehad in aanwezigheid van de heer Luebke, president van de Duitse Bondsrepubliek en van talrijke personaliteiten uit de wereld van het vervoer. De N.M.V.B. was vertegenwoordigd door de heer De Clercq, inspecteur-generaal. Deze bevestigde ons bij zĳn terugkeer dat deze tentoonstelling een belangrijke en merkwaardige prestatie is, die een aanzienlijk succes zal kennen. Landen van vier continenten doen hun best om al de aspecten van de huidige en toekomstige techniek, op het gebied van verkeer en communicatiewezen, voor te stellen.

Het zĳn niet alleen ingenieurs, technici en studenten, die er onder de indruk zullen van komen en die er iets zullen leren maar eveneens de oningewĳden, benieuwd om van nabĳ de duizenden uitvindingen te zien, die bijgedragen hebben tot het verbeteren van het vervoer.

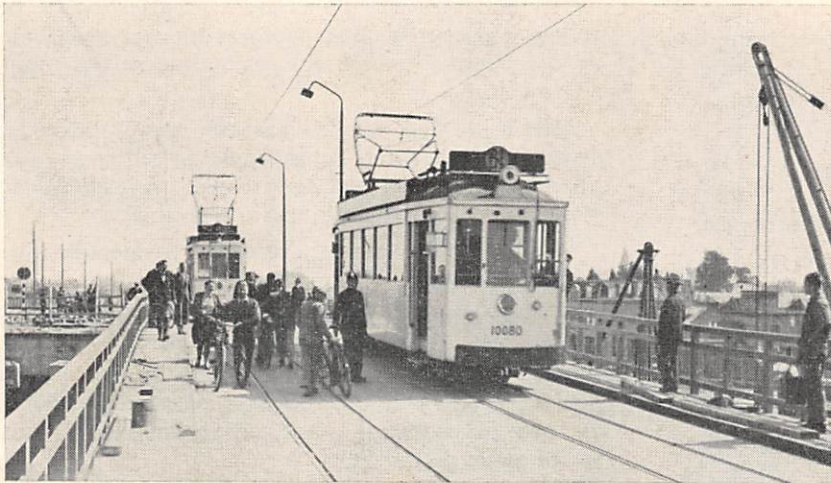
De aantrekkelijkheid werd evenmin verwaarloosd; alzo tonen verscheidene landen op een spectaculaire wijze de ontwikkeling van de ruimtevaart, de satellieten, die het luchtruim doorklieven, de binneninrichting van een cargo in volle bedrijvigheid, de moderne procédés voor het besturen van treinen en vliegtuigen, de toepassing van de atoomenergie en men ziet er eveneens de werking van een televisie-studio.

De Belgische deelneming te Munchen uit zich in 9 specialiteiten.

Inderdaad elke hal is bestemd voor een bepaalde specialiteit. Alzo heeft ons land zijn plaats in de hal van de Luchtvaart, Toerisme, Posterijen, Tele-verbindingen, Binnenscheepvaart en Zeevaart, Openbaar Vervoer en Spoorwegen en Stads- en Wegverkeer.

## Vóór een kwart eeuw

### Wederopbouw van bruggen door de N.M.V.B.



Testproef op een voorlopige brug over het Albertkanaal in de nabijheid van onze stelplaats van Merksem-IJskelder (Antwerpen).

Tussen einde augustus 1939 en 10 mei 1940, datum waarop ons land werd bezet, leefde België op oorlogsvoet. Dat betekende niet alleen het onder de wapens roepen van duizenden miliciens maar eveneens de toepassing van de militaire veiligheidsmaatregelen o.m. de ondermijning en de bewaking, door het leger, van al de bruggen van het land.

Inderdaad het was voorzien dat in gans het land al de bruggen, van een zeker belang, zouden voorzien worden van een holte voor het plaatsen van een mijn. Op enkele uitzonderingen na slaagden alle eenheden er in hun opdracht te vervullen en tussen 10 en 28 mei 1940 werden talrijke bruggen vernield. Ongelukkig over een groot aantal hiervan liepen lijnen van de buurtspoorwegen.

Vanaf het einde van de maand juni stelde zich, op regionaal plan, het vraagstuk van de herstelling der buurtspoorwegverbindingen, *de enige die ter beschikking konden gesteld worden van de bevolking* voor de bevoorrading en het vervoer van steenkolen. De winter stond voor de deur en deze van 1940-1941 zou uitzonder-

lijk streng zijn. Meer nog dan in 1914, gezien de ver doorgedreven motorisatie van het Duitse leger, hadden de buurtspoorweglijnen niet de minste strategische waarde.

In de provincie Antwerpen overschreden onze lijnen het Albertkanaal op acht plaatsen, over bruggen van meer dan 100 meter. Andere grote bruggen van het Kempisch Kanaal, eveneens door onze lijnen gebruikt, werden ook vernield. In Oost-Vlaan-

deren had ons net veel te lijden van de vernieling van de bruggen over de Schelde. Het net in Limburg, zoals in Antwerpen, werd in twee gesneden door het Albertkanaal; onze lijnen kruisten deze waterweg over vier bruggen met grote spanbreedte waarvan de vervanging aanzienlijke werken vroeg. Op het verbindingskanaal Schelde-Maas werden eveneens bruggen, die door onze diensten gebruikt werden, vernietigd. Daarentegen werden in de provincies Luik en Henegouwen de beschadigingen aan de lijnen spoedig hersteld.

Het net van Luxemburg werd bijzonder geraakt en het was zeer moeilijk het materiaal nodig voor de wederopbouw, aan te voeren.

De twee bijgaande foto's, die in onze archieven berusten, tonen aan talrijke oude agenten de zware uren, die zij beleefd hebben in de zomer 1940. Het was slechts een voorspel van een ontzaglijke inspanning, door 14.000 agenten geleverd gedurende de vier oorlogsjaren, ten einde de bevolking, van Ieper tot Martelange en van Maaseik tot Dour, te bevoorraden en de handelsverrichtingen voort te zetten nodig voor de levensbehoeften van het land.



De wederopbouw van een brug te Bastenaken.